Kawasaki

KX450F

Motorrad Montage- und Vorbereitungsanleitung

Vorwort

Damit die Fahrzeuge von Kawasaki so Platz sparend wie möglich versandt werden können, werden sie vor dem Verpacken teilweise zerlegt. Da einige der in der Regel entfernten Teile direkt mit der Zuverlässigkeit und Sicherheit eines Fahrzeugs in Verbindung stehen, sind umsichtiger Zusammenbau und gründliche Vorbereitung vor dem Verkauf besonders wichtig. Die sorgfältige Fahrzeugeinstellung kann unnötige Gewährleistungsforderungen vermeiden und das Vertrauen der Kunden in Kawasaki und Kawasaki-Händler stärken.

In dieser Montage- und Vorbereitungsanleitung werden die folgenden Punkte für die Kawasaki KX450F schrittweise erläutert.

1. Auspacken
2. Montage
3. Vorbereitung

Der Händler, der das Motorrad verkauft, ist für jede nicht autorisierte Modifikation vor dem Verkauf allein verantwortlich. In Ihrem Service Binder finden Sie entsprechende Hinweise (Service Bulletins) zu werksseitig angeordneten Modifikationen (Spezialausführungen), die durchgeführt werden müssen, bevor das Fahrzeug verkaufsfertig ist.

Die mit den unten dargestellten Symbolen markierten Anweisungen unbedingt einhalten! Stets auf Sicherheit bei Betrieb und Wartungsarbeiten achten.

⚠ ACHTUNG

Diese Textstellen weisen auf wichtige Sicherheitsvorkehrungen hin, deren Nichtbefolgung zu Körperverletzungen und tödlichen Unfällen führen kann.

VORSICHT

Hierunter werden wichtige Anweisungen aufgeführt, deren Nichtbeachtung zu teils schwerwiegenden materiellen Schäden führen kann.

ANMERKUNG

○*Hinweise enthalten allerlei Nützliches, besonders Tipps für einen wirtschaftlicheren Betrieb und eine bequemere Bedienung.*

Kawasaki Heavy Industries, Ltd. kann keine Haftung für Ungenauigkeiten oder Auslassungen in diesen Unterlagen übernehmen, auch wenn jede erdenkliche Maßnahme ergriffen wurde, um Vollständigkeit und Genauigkeit sicherzustellen. Änderungen an Verfahren und technischen Daten vorbehalten.

© 2008 Kawasaki Heavy Industries, Ltd

INHALTSVERZEICHNIS

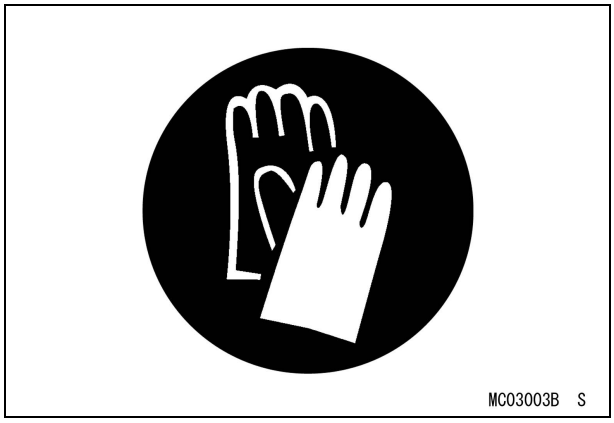
Auspacken 3
Kiste öffnen 3
Teilekontrolle 4
Montage 6
Lenker 6
Verlegung von Seilzügen und Kabeln 7
Gasdrehgriff-Baugruppe 7
Vorderrad-Hauptbremszylinder 7
Kupplungshebelbaugruppe 8
Motorstoppschalter 8
Vorderrad-Schutzblech 8
Zusammenbau des Vorderrads 9
Einbau des Vorderrads 9
Vorderes Nummernschild 10
Kraftstofftank-Belüftungsschlauch 11
Seitenständer 11
Bremsscheibenreinigung 12
Vorbereitung 12
Luftfilter 12
Bremsflüssigkeit vorn 13
Bremsflüssigkeit hinten 15
Kupplungshebel und Kupplungszug 16
Antriebskette 17
Vorderradgabel 18
Hinterrad-Stoßdämpfer 20
Reifenluftdruck 22
Kraftstoff 22
Kühlmittel 22
Motoröl (4-taktöl) 22
Gasdrehgriff und Gaszug 24
Einstellen der Leerlaufdrehzahl 25
Schraubverbindungskontrolle 26
Standardanzugsmoment-Tabelle 28
Probefahrt 28
Montage- und Vorbereitungsprüfliste 28

Auspacken

Kiste öffnen

⚠ ACHTUNG

Um Verletzungen beim Auspacken vorzubeugen, immer Schutzhandschuhe, Stiefel und Schutzbrille tragen.



⚠ ACHTUNG

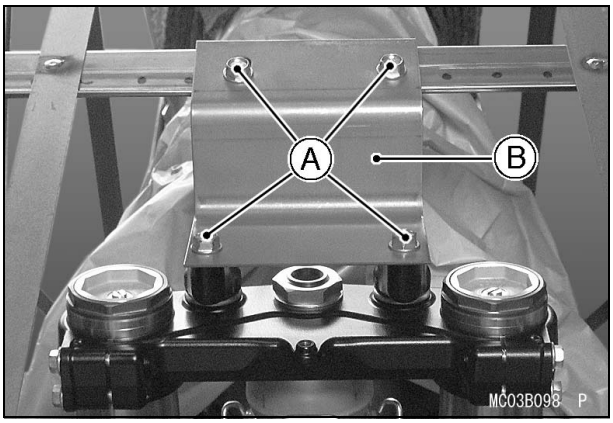
Achten Sie darauf, dass Sie sich an den scharfen Kanten der Stahlplatten und anderen scharfen Verbindungselementen nicht verletzen.

- Einen Arbeitsplatz von rund 6 m² vorsehen, um über ausreichend Bewegungsfreiheit zu verfügen.
- Die Kiste aufrecht auf den Boden stellen.
- Die Kartonabdeckung entfernen.
- Die Bänder lösen, mit denen das Vorderrad in der Kiste gesichert ist. Das Vorderrad herausnehmen.
- Lenker, Vorderrad-Schutzblech und Teileschachtel herausnehmen.

VORSICHT

Beim Entfernen der Kistenhalterung vom Motorrad darauf achten, dass keine Teile oder der Rahmen auf den Kraftstofftank oder andere Komponenten fallen und dass der Kraftstofftank oder andere Komponenten nicht vom Kistenrahmen zerkratzt werden.

- Die Kistenschrauben (D = 8, L = 12) entfernen, Kistenrahmen abnehmen und entsorgen.



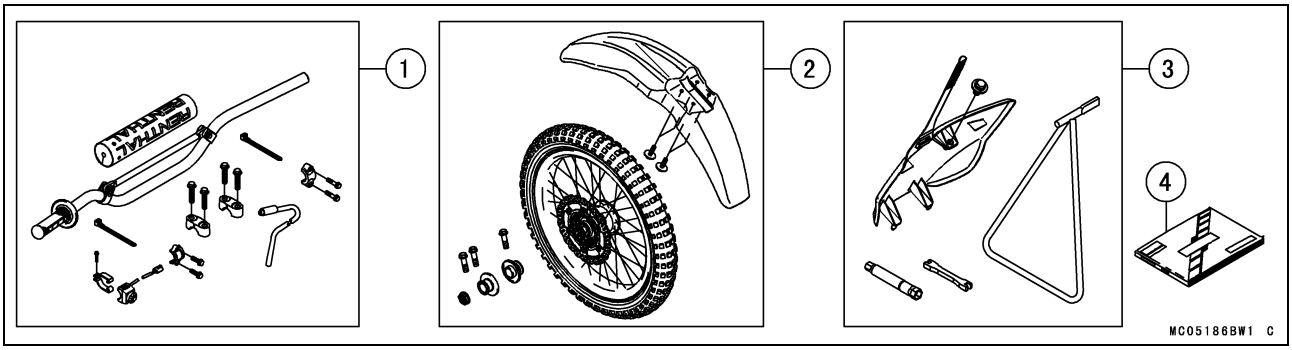
A. Kistenschrauben (D = 8, L = 12)

B. Lenkkopfhalterung

- Die Oberseite und Seitenwände der Kiste losschrauben und abnehmen.

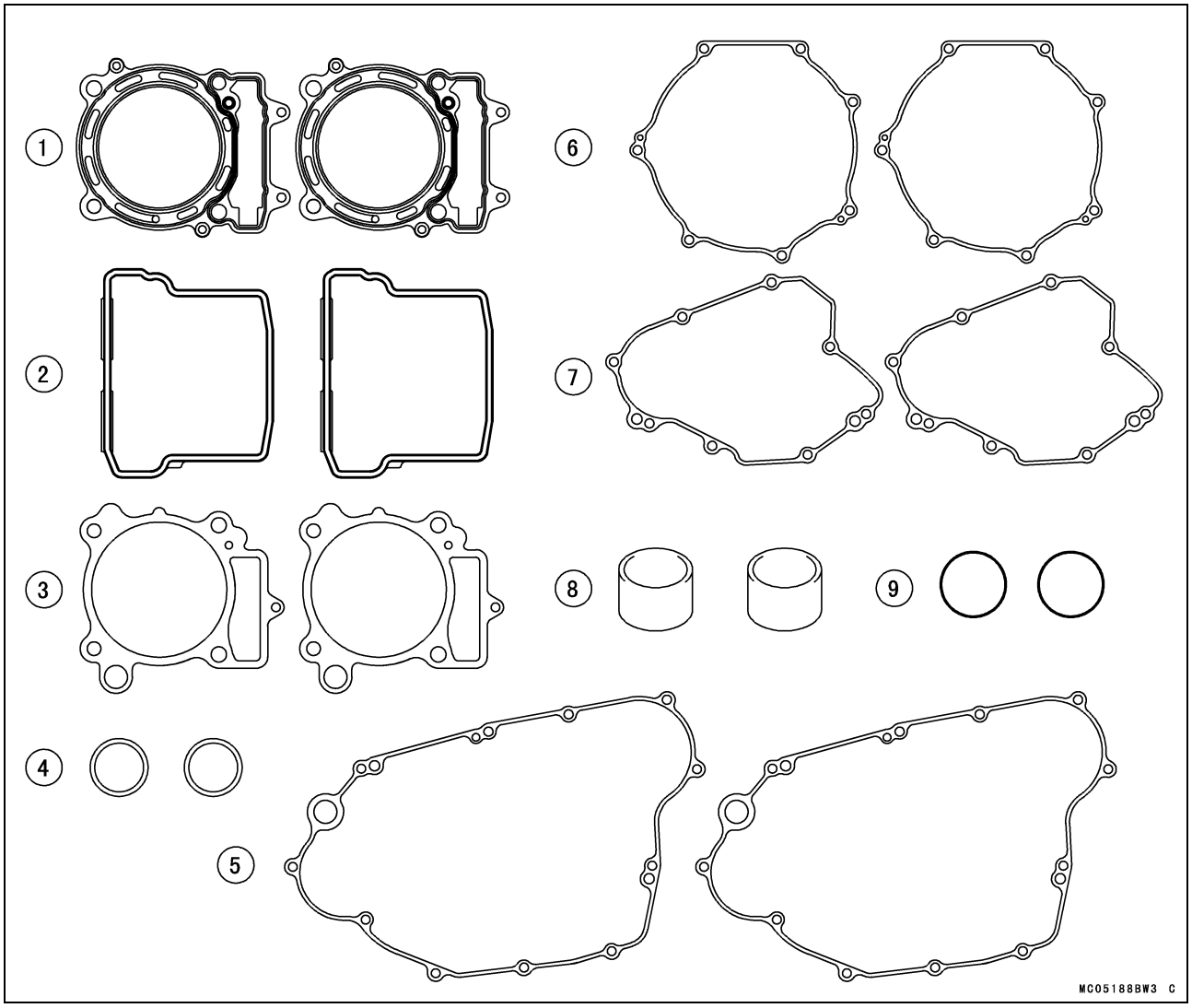
Teilekontrolle

- Die Teileschachtel öffnen und den Inhalt mit der entsprechenden Abbildung vergleichen. Es können kleine Unterschiede zwischen dem eigentlichen Bauteil und der Abbildung bestehen. In den folgenden Tabellen (unter Anmerkungen) ist D = Durchmesser in Millimetern und L = Länge in Millimetern.



Nr.	Teilebezeichnung	Anzahl	Anmerkungen
1	Lenker mit Griff	1	RENTHAL
	Lenkerklemme	2	
	Schraube für Lenkerklemme	4	D = 8, L = 35
	Lenkerpolster	1	RENTHAL
	Halterung, Hauptbrems- bzw. Kupplungsgeberzylinder	1	
	Klemmschraube, Hauptbrems- bzw. Kupplungsgeberzylinder	2	D = 6, L = 22
	Klemme, Kupplungshebel	1	
	Klemmschraube, Kupplungshebel	2	D = 5, L = 16
	Schraube, Motorstoppschalter	1	D = 3
	Klemme, Motorstoppschalter	2	
	Kabelbinder, Motorstoppschalterkabel	2	L = 100
	Kraftstofftank-Belüftungsschlauch	1	L = 300
2	Vorderrad	1	
	Vorderachs-Klemmschraube, LH & RH	3	D = 8, L = 40
	Vorderachsenmutter	1	D = 18
	Achsbuchse, links & rechts	2	L = 27,5
	Kappe, Achsbuchse	2	Kunststoff
	Vorderrad-Schutzblech mit Buchsen	1	
	Flanschschraube mit Unterlegscheibe, Vorderrad-Schutzblech	4	D = 6, L = 20
3	Vorderes Nummernschild	1	
	Flanschschraube mit Unterlegscheibe, Nummernschild, vorne	1	D = 6, L = 12
	Seitenständer	1	
	Werkzeug, Schlüssel, Zündkerze	1	
	Werkzeug, Schlüssel, Speichennippel	1	
4	Betriebsanleitung	1	

Ersatzteile



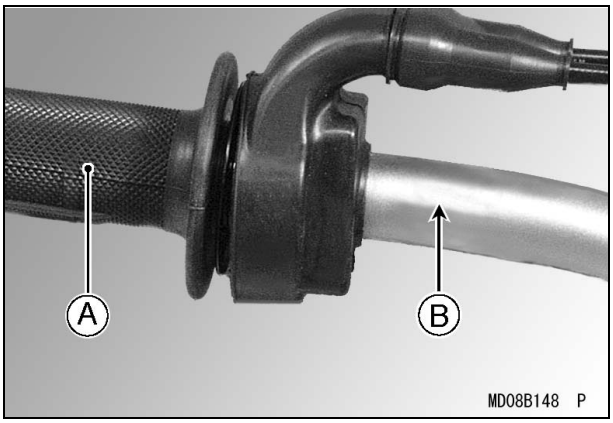
- Eine Änderung der Teile und deren Teilenummer für das betreffende Modelljahr bleibt ohne Vorankündigung vorbehalten.

Nr.	Teilebezeichnung	Anzahl	Teilenummer
1	Dichtung, Zylinderkopf, T = 0,65	2	11004–0045
2	Dichtung, Zylinderkopfdeckel	2	11061–0351
3	Dichtung, Zylinderfuß	2	11061–0353
4	Dichtung, Auspuffrohr	2	11061–0082
5	Dichtung, Kupplungsinnendeckel	2	11061–0359
6	Dichtung, Äußerer Kupplungsdeckel	2	11061–0259
7	Dichtung, Lichtmaschinendeckel	2	11061–0358
8	Dichtung, Schalldämpfer, D = 48,7, L = 32	2	11061–0226
9	O-Ring, Wasserpumpe	2	92055–1577

Montage

Lenker

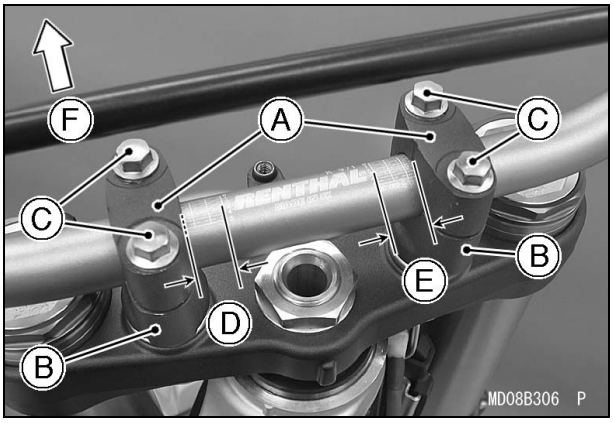
- Zweitaktöl auf den Montagebereich des Gasdrehgriffs am Lenker auftragen.
- Eine dünne Schicht Schmierfett auf das freie Ende des Gaszugs auftragen.
- Die Staubabdeckung und den Gasdrehgriff auf der rechten Seite auf den Lenker schieben und so weit wie möglich hineindrücken.



A. Gasdrehgriff

B. Zweitaktöl auftragen

- Den Lenker so auf die unteren Lenkerklemmen setzen, dass der Spalt zwischen den Ausrichtungsmarken am Lenker und an den Lenkerklemmen gleich ist und die oberen Lenkerklemmen am Lenker montieren.
- Zweitaktöl am Gewinde der Schrauben der Lenkerklemme auftragen (D = 8, L = 35) und die Schrauben der Lenkerklemme einbauen.



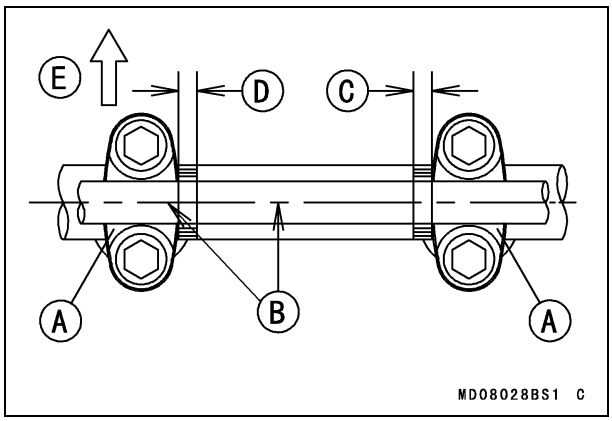
A. Lenkerklemmen (oben)

B. Lenkerklemmen (unten)

C. Klemmschrauben (D = 8, L = 35)

D. D = E

F. Vorwärts



A. Lenkerklemme

B. Die Mitte der Lenkerklemmen zur Lenkerbrücke ausrichten.

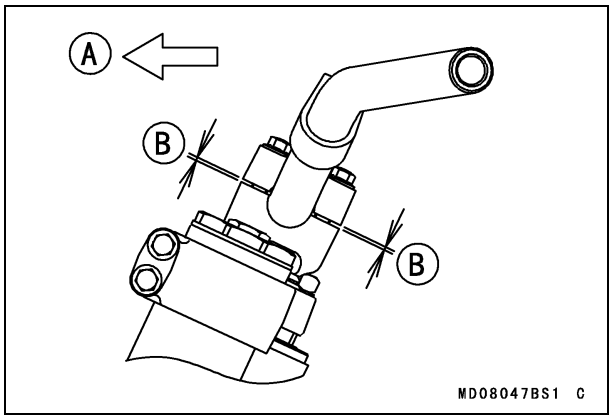
C. C = D

E. Vorne

Festziehen der Lenker-Klemmschraube

- Die Klemmschrauben gleichmäßig mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen. Sicherstellen, dass an der Vorder- und Rückseite der Klemme nach dem Festziehen ein gleichmäßiger Spalt bleibt.

Anzugsmoment :
25 Nm (2,5 kgf·m)



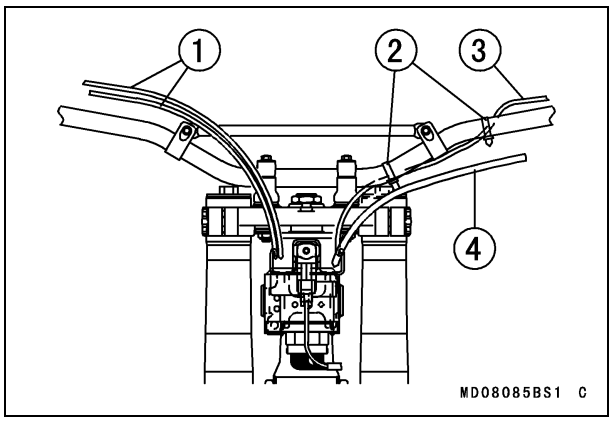
A. Nach vorn

B. Gleichmäßiger Spalt

Verlegung von Seilzügen und Kabeln

- Prüfen, dass die Seilzüge und Kabel richtig verlegt sind.

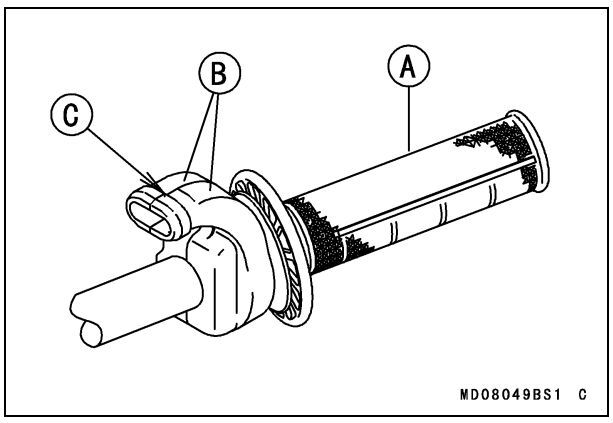
Ansicht von vorn:



1. **Gaszüge**
2. **Kabelbinder**
3. **Motorstoppschalterkabel**
4. **Kupplungszug**

Gasdrehgriff-Baugruppe

- Das Gaszuggehäuse mit der Gasdrehgriff-Baugruppe so positionieren, dass die Gaszuggehäuseverbindung nach oben gerichtet ist.

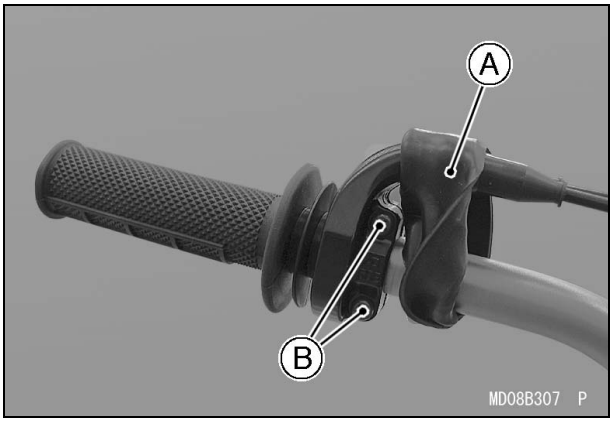


A. Gasdrehgriff

B. Gaszuggehäuse

C. Nach oben gerichtete Gaszuggehäuseverbindung.

- Bei abgezogener Staubabdeckung die Befestigungsschrauben sicher festziehen.
- Den Gasdrehgriff betätigen und auf korrekte Funktion prüfen.
- Die Staubabdeckung anbringen.



A. Staubabdeckung

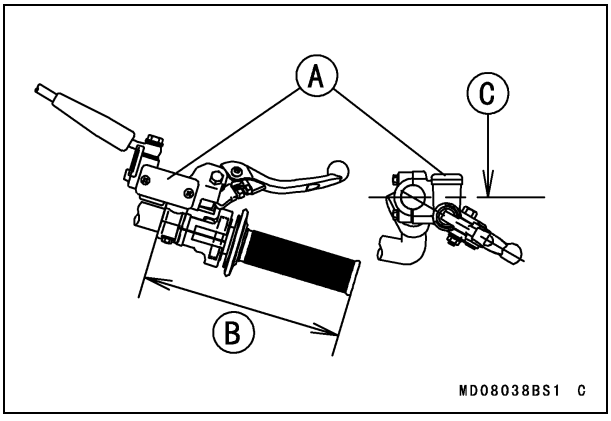
B. Schrauben

⚠ ACHTUNG

Den Gasdrehgriff keinesfalls soweit auf den Lenker schieben, dass das Griffinnere am Ende des Lenkers anliegt. Dies kann die Funktion des Gasdrehgriffs beeinträchtigen und zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Vorderrad-Hauptbremszylinder

- Den Hauptbremszylinder mit der Schelle und den Schrauben (D = 6, L = 22) am Lenker so anbringen, dass der Hauptbremszylinder waagerecht steht.



A. Vorderrad-Hauptbremszylinder

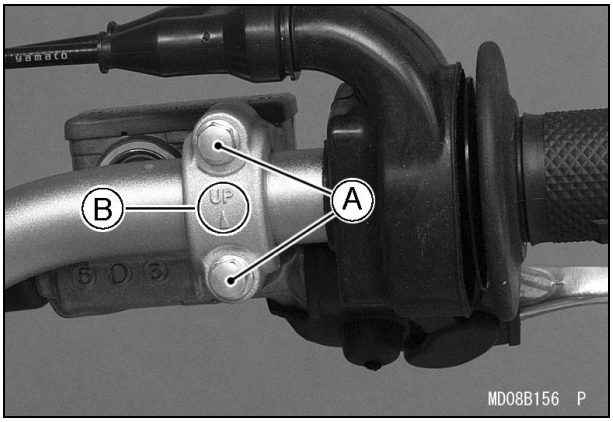
B. 185 mm

C. Waagerechte Linie

- Zuerst die obere und dann die untere Klemmschraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment :

8,8 Nm (0,90 kgf·m)

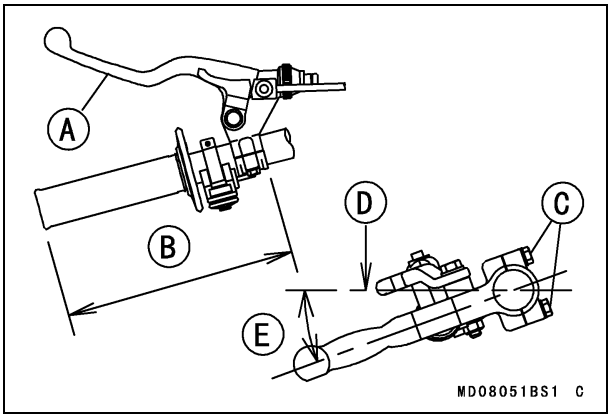


A. Schrauben (D = 6, L = 22)

B. UP-Markierung

Kupplungshebelbaugruppe

- Den Kupplungshebel mit der Schelle und den Schrauben (D = 5, L = 16) wie dargestellt am Lenker anbauen.
- Die Klemmschrauben festziehen.



A. Kupplungshebel-Baugruppe

B. 170 mm

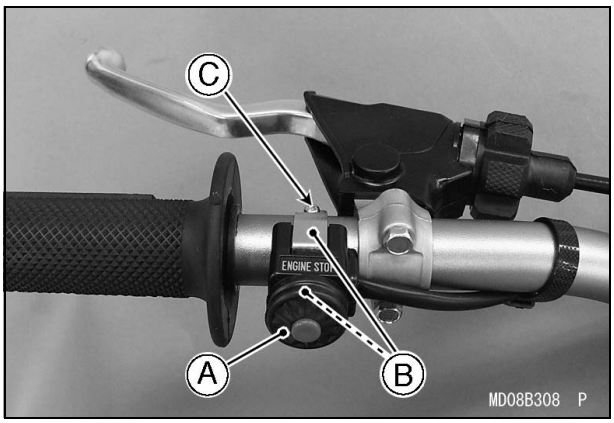
C. Schrauben (D = 5, L = 16)

D. Waagerechte Linie

E. 30° ±5°

Motorstoppschalter

- Den Motorstoppschalter und dessen Klemmen mit der kleinen Schraube zwischen Griff und Kupplungshebel einbauen. Die Schraube festziehen.

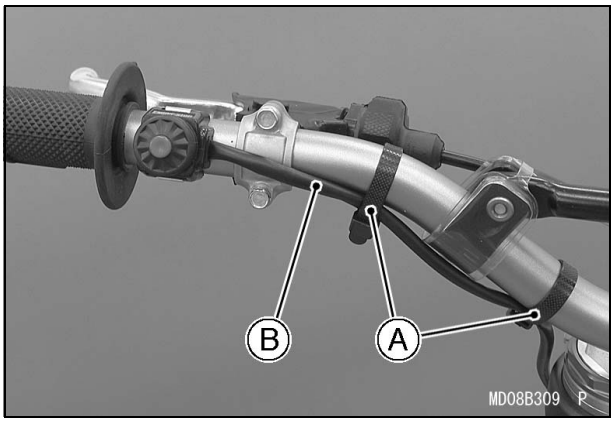


A. Motorstoppschalter

B. Klemmen

C. Schraube

- Das Kabel des Motor-Stoppschalters mit dem Kabelbinder (L = 100) am Lenker sichern.

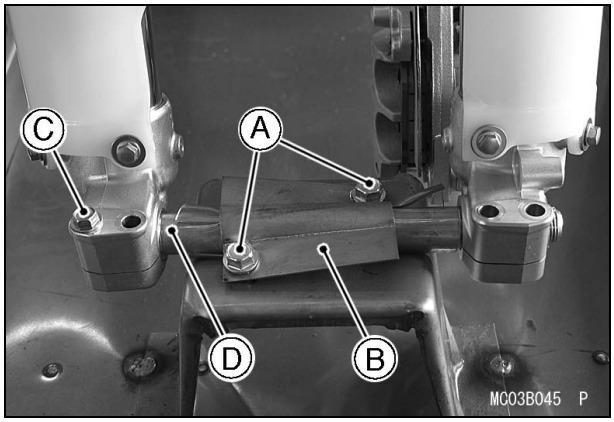


A. Kabelbinder (L = 100)

B. Motorstoppschalterkabel

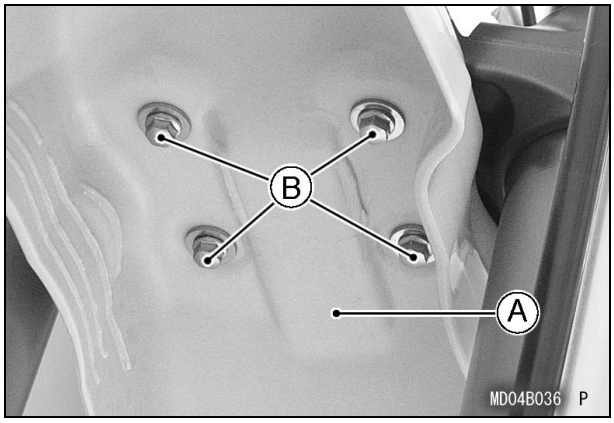
Vorderrad-Schutzblech

- Die Kistenschrauben (D = 8, L = 30) entfernen, den Kistenrahmen, der die Vorderachse hält, abnehmen und entsorgen.



A. Kistenschrauben (D = 8, L = 30)
B. Lenkkopfhalterung
C. Klemmschraube (rechts)
D. Vorderachse

- Das Motorrad vom Kistenboden anheben und zur Montage des Vorderradschutzblechs und des Vorderrades auf einen geeigneten Ständer oder Heber stellen.
- Den Kistenboden entsorgen.
- Die rechte Achsklemmschraube lösen und die Vorderachse herausnehmen.
- Das Vorderrad-Schutzblech verfügt über vier eingesetzte Buchsen.
- Das Vorderrad-Schutzblech zwischen den Gabelholmen ausrichten und mit den vier Schrauben (D = 6, L = 20) an der Lenkschafthalterung befestigen.



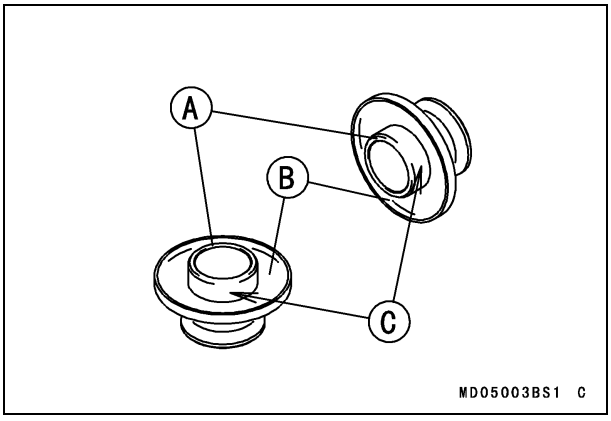
A. Vorderrad-Schutzblech
B. Schrauben (D = 6, L = 20)

Zusammenbau des Vorderrads

- Den Flansch der Vorderachsbuchse einfetten.

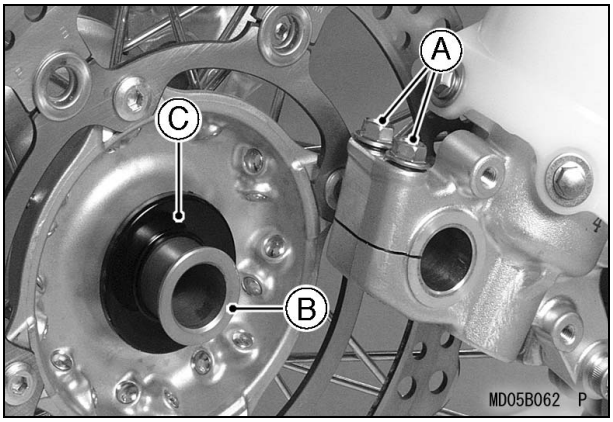
ANMERKUNG

○*Die Nase an der Kappe in die Nut der jeweiligen Buchse einpassen.*



A. Bunde (L = 27,5)
B. Kappen
C. Fett auftragen

- Die Achshülsen (L = 27,5) auf beiden Seiten in die Vorderradnabe einpassen. Die beiden Hülsen sind identisch.
- Die Vorderachs-Klemmschrauben (D = 8, L = 40) (3) locker hineindrehen.

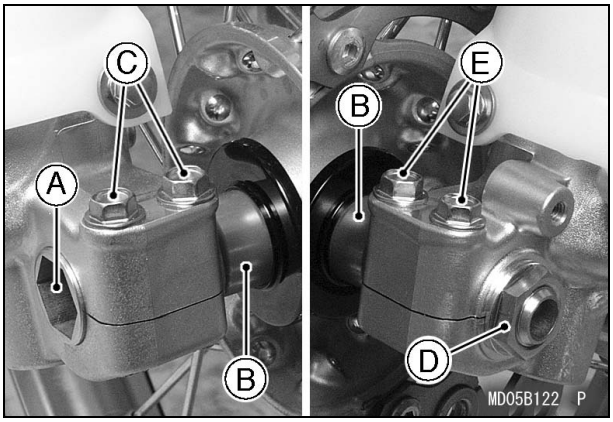


A. Achsklemmschrauben (links)
B. Bund (L = 27,5)
C. Kappe

Einbau des Vorderrads

- Das Vorderrad zwischen die Gabelbeine setzen.
- Die Vorderradbremsscheibe zwischen die vorderen Bremsbeläge einsetzen.
- Die Vorderachse von der rechten Seite her einsetzen und die Achsmutter aufschrauben.
- Die rechten Achsklemmschrauben (D = 8, L = 40) provisorisch festziehen.
- Die Achsmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Vorderachsmutter, Anzugsmoment:
79 Nm (8,1 kgf·m)



A. Vorderachse
B. Buchsen (L = 27,5)
C. Klemmschraube (rechts)
D. Vorderachsmutter
E. Klemmschrauben (links)

- Die linken Achsklemmschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

Vorderachs-Klemmschraube,
Anzugsmoment:
20 Nm (2,0 kgf·m)

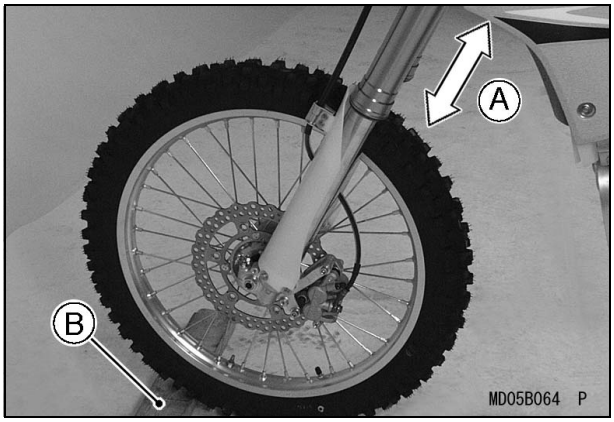
ANMERKUNG

○*Die beiden Vorderachs-Klemmenschrauben abwechselnd zweimal anziehen, um ein gleichmäßiges Anzugsmoment sicherzustellen.*

- Die rechten Achsklemmschrauben lösen.
- Vor dem Festziehen der Achsklemmschrauben der rechten Seite die Vorderradgabel vier oder fünf Mal auf und ab pumpen, um den rechten Gabelholm auszurichten und die Vorderachse setzen zu lassen. Beim Pumpen der Gabel nicht am Handbremshebel ziehen.

ANMERKUNG

○*Während dieses Vorgangs nicht die Vorderradbremse betätigen, um das Motorrad am Vorwärtsrollen zu hindern. Sichern Sie es stattdessen mit einem Klotz vorn unter dem Vorderrad.*



A. Die Gabel auf und ab pumpen.
B. Radklotz

- Prüfen, dass linker und rechter Gabelholm parallel sind.
- Die rechten Achsklemmschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

Vorderachs-Klemmschraube,
Anzugsmoment:
20 Nm (2,0 kgf·m)

ANMERKUNG

○*Die beiden Vorderachs-Klemmschrauben abwechselnd zweimal anziehen, um ein gleichmäßiges Anzugsmoment sicherzustellen.*

⚠ ACHTUNG

Das Motorrad erst fahren, wenn durch Pumpen des Handbremshebels die volle Funktionsfähigkeit der Bremse gewährleistet ist. Wird dies unterlassen, funktioniert die Bremse bei der ersten Betätigung des Bremshebels nicht.

Vorderes Nummernschild

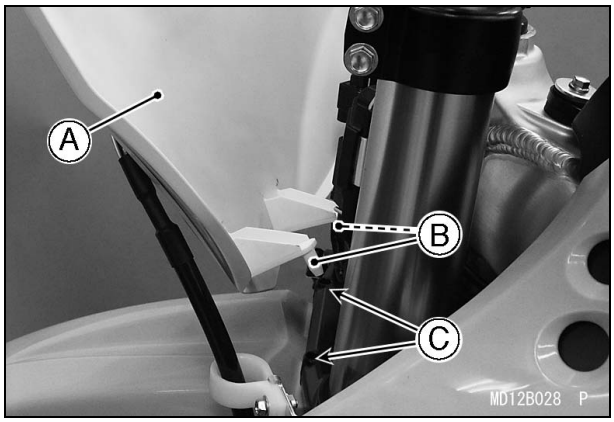
Aufsetzen des Lenkerpolsters

- Lenkerpolster wie gezeigt auf die Lenkerbrücke aufsetzen.

A. Lenkerpolster

Einbau des vorderen Nummernschildes

- Das vordere Nummernschild zwischen Bremsschlauch und Vorderradgabel positionieren. Die zwei Nasen am Nummernschild in die Öffnungen der Lenkschafthalterung einpassen.



A. Vorderes Nummernschild

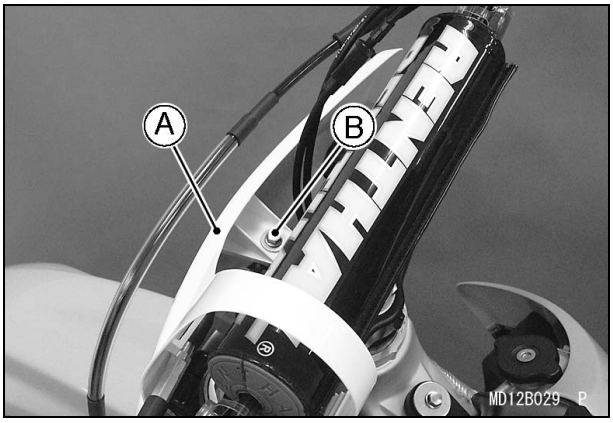
B. Haltenasen

C. Öffnungen

- Nummernschild mit Flanschschraube (D = 6, L = 12) am Steuerkopf befestigen.
- Den Riemen für das Nummernschild am Lenkerpolster anbringen und den Riemen schließen.

ANMERKUNG

○*Es wird empfohlen, den Riemen für das Nummernschild erst nach Ausführung der Schritte im Abschnitt "Spiel des Kupplungshebels einstellen" im Kapitel VORBEREITUNG einzubauen.*

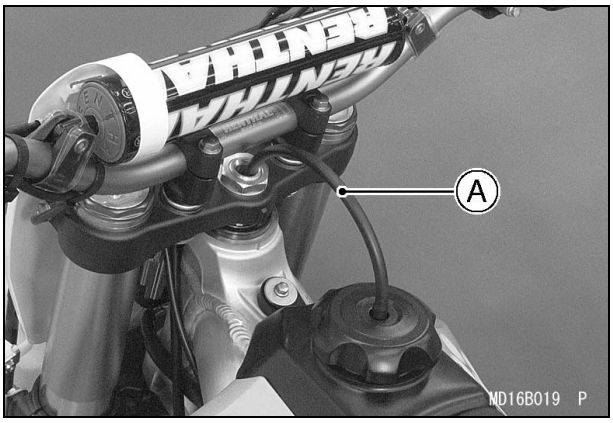


A. Vorderes Nummernschild

B. Schrauben (D = 6, L = 12)

Kraftstofftank-Belüftungsschlauch

- Ein Ende des Belüftungsschlauches in den Kraftstofftankdeckel und das andere Ende in die Öffnung am Lenkschaft einführen (siehe Abbildung).

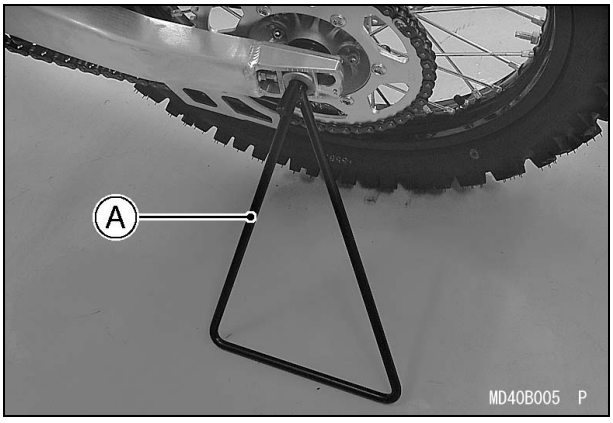


A. Belüftungsschlauch (L = 300)

Seitenständer

Verwendung:

- Das flache Stangenende des Seitenständers in die Hinterachswelle einpassen.



A. Seitenständer

ANMERKUNG

○*Bei montiertem Seitenständer den Motor nicht starten und keine Fahrversuche unternehmen.*

Bremsscheibenreinigung

- Die Bremsscheiben vorn und hinten mit einem ölfreien Lösungsmittel reinigen.

⚠ ACHTUNG

Wird das auf die Bremsscheiben aufgetragene Antikorrosionsschutzmittel nicht entfernt, führt dies zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Bremswirkung und möglichen Sicherheitsgefährdung.

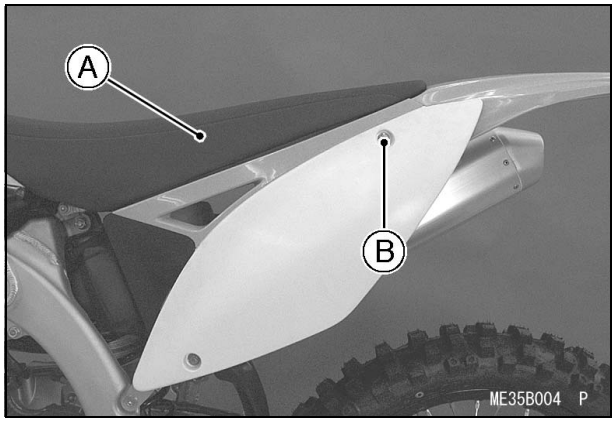
Vorbereitung

Luftfilter

Prüfung des Luftfilterelements

Bei Geländemodellen wird das Luftfilter-Schaumelement vor der Auslieferung geölt. Mit der Zeit trocknet das Element allerdings aus und die Filterleistung sinkt.

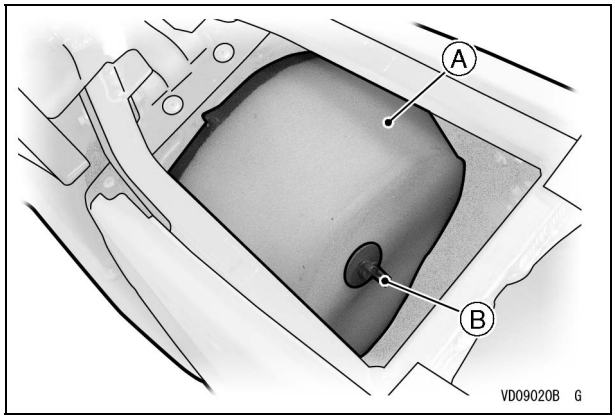
- Zum Abnehmen der Sitzbank die Montageschrauben (links und rechts) (2) entfernen.



A. Sitz

B. Schrauben (D = 6, L = 16)

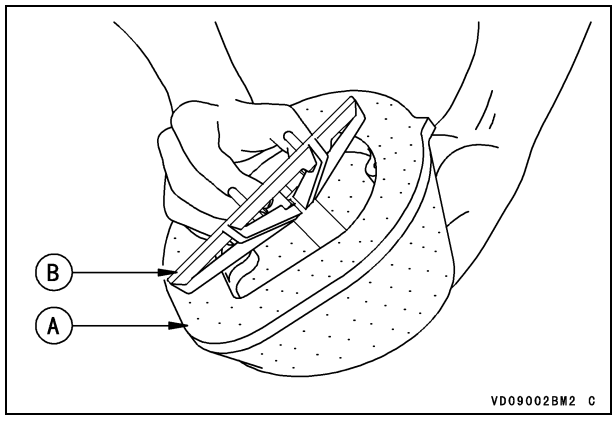
- Prüfen, ob das Luftfilter-Schaumelement vorschriftsmäßig geölt ist.
- Falls das Luftfilter-Schaumelement trocken ist, die Flügelschraube herausdrehen und das Luftfilterelement herausnehmen.



A. Luftfilter-Schaumstoffelement

B. Flügelschraube

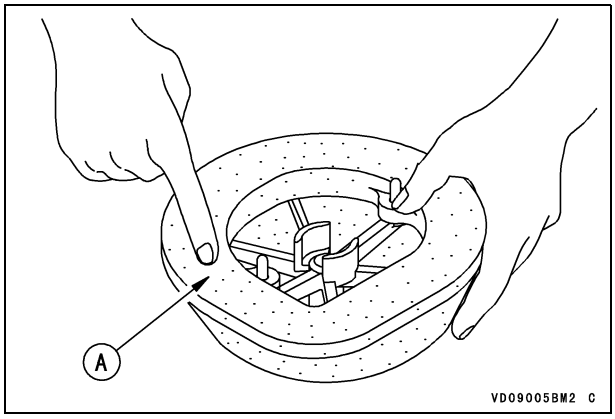
- Das Luftfilter-Schaumstoffelement aus der Halterung nehmen.



A. Luftfilter-Schaumstoffelement

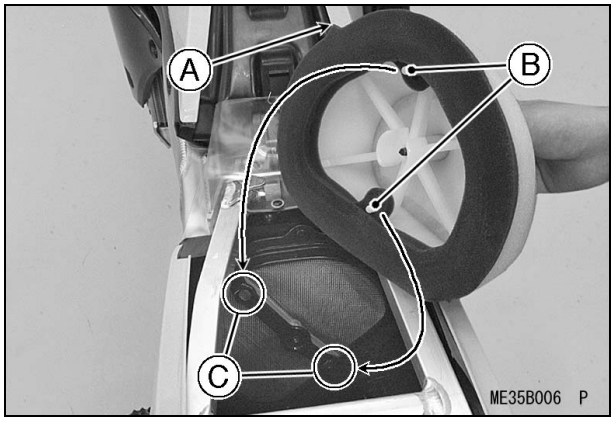
B. Halterung

- Das Luftfilter-Schaumstoffelement mit hochqualitativem Schaumluftfilteröl tränken und sicherstellen, dass sich das Öl gleichmäßig im Element verteilt. Überschüssiges Öl herausdrücken, das Element dabei aber nicht auswringen, da sonst Risse entstehen können. In diesem Fall ist zu viel Öl besser als zu wenig Öl. Zum Schluss überschüssiges Öl von der Innenseite des Elements mit einem Papiertuch durch Tupfen entfernen.
- Das Luftfilter-Schaumstoffelement in die Halterung einsetzen und auf die Dichtlippe des Elements sowie den Dichtlippensitz eine dicke Schicht Mehrzweckfett auftragen, damit der Filter vollständig dicht ist.



A. Fett auftragen.

- Das Luftfilterelement so einbauen, dass dessen Klaue nach oben zeigt und die Nasen mit den Öffnungen im Gehäuse ausgerichtet sind. Dann die Flügelschraube festziehen und sicherstellen, dass es ordnungsgemäß sitzt und dicht ist.

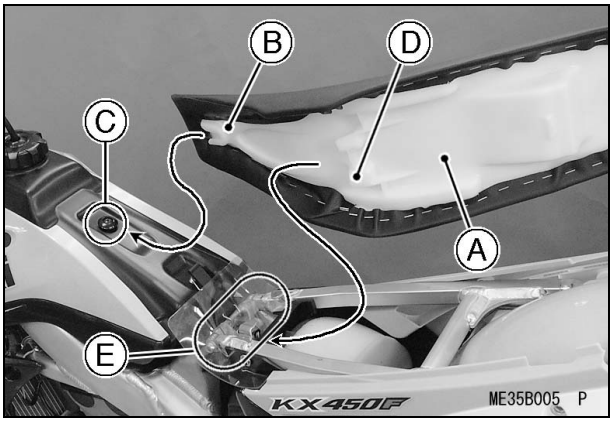


A. Nase

B. Haltenasen

C. Öffnungen

- Zum Einbau des Sitzes den vorderen Haken des Sitzes mit der vorderen Aufnahme am Kraftstofftank ausrichten. Den Sitz nach vorn schieben, bis der mittlere Haken, gefolgt vom vorderen Haken, einrastet.



A. Sitz

B. Vorderer Haken

C. Vordere Aufnahme

D. Mittlerer Haken

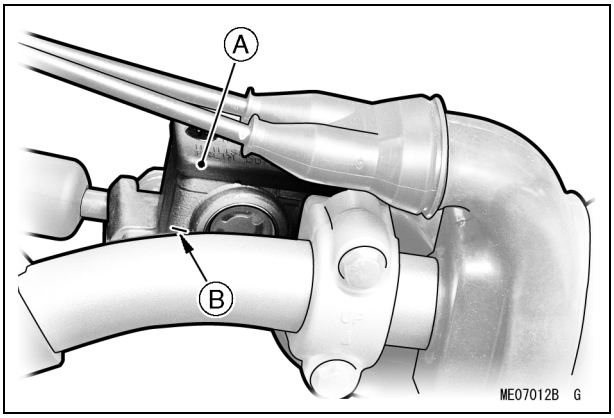
E. Aufnahme

- Die Sitzbank-Befestigungsschrauben (links und rechts) anziehen.

Bremsflüssigkeit vorn

Bremsflüssigkeitsstandkontrolle vorn

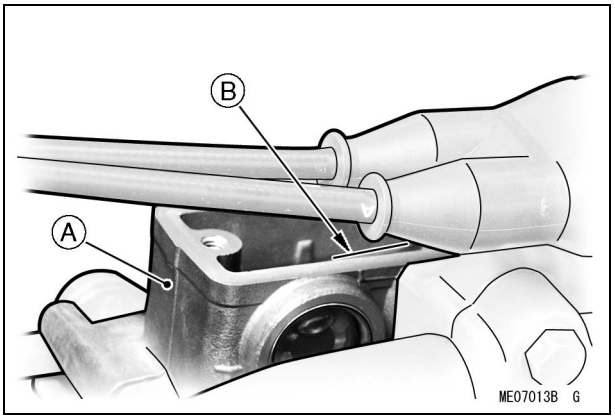
- Bei waagrechtem Vorderrad -Bremsflüssigkeitsbehälter muss sich der Flüssigkeitsstand über der Mindeststand-Markierung befinden.



A. Vorderrad-Bremsflüssigkeitsbehälter

B. Mindeststand-Markierung

- Falls der Bremsflüssigkeitsstand unter der Mindeststand-Markierung am Bremsflüssigkeitsbehälter liegt, die Vorderrad-Bremsleitungen auf Undichtigkeiten untersuchen und den Behälter auffüllen.
- Den Behälterdeckel abnehmen, die Membran herausnehmen und dann den Behälter bis zur Höchststand-Markierung mit Bremsflüssigkeit der Sorte DOT 4 auffüllen.



A. Vorderrad-Bremsflüssigkeitsbehälter

B. Höchststand-Markierung

⚠ ACHTUNG

Unter keinen Umständen alte Bremsflüssigkeit wieder verwenden.
Niemals Flüssigkeit verwenden, die in offenen oder seit längerem unversiegelten Behältern aufbewahrt wurde.
Niemals Bremsflüssigkeiten verschiedener Sorten oder Hersteller mischen. Dies könnte den Siedepunkt der Bremsflüssigkeit senken und die Bremswirkung beeinträchtigen. Außerdem können dadurch die Gummiteile der Bremse schneller altern.
Den Behälter nach Gebrauch stets sofort verschließen, um ein schädliches Eindringen von Feuchtigkeit in die Flüssigkeit zu vermeiden.
Die Bremsflüssigkeit nicht im Regen oder unter sonstigen schwierigen Bedingungen, bei denen Staub oder Fremdkörper in der Luft herumgewirbelt werden, nachfüllen oder wechseln.

VORSICHT

Bremsflüssigkeit greift lackierte Flächen bereits nach kurzer Einwirkung an. Verschüttete Flüssigkeit sollte sofort abgewischt werden.

- Den Bremshebel mehrere Male betätigen.
- Fühlt sich der Bremshebel schwammig an, könnte dies ein Hinweis auf Luft in der Bremsanlage sein.
- Bei Bedarf die vorderen Bremsleitungen entlüften.
- Außerdem auf Undichtigkeiten an den Anschlüssen untersuchen.

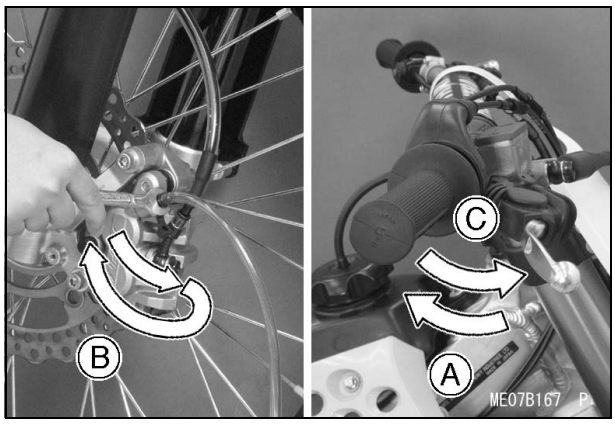
Vorderrad-Bremsanlage entlüften

- Den Behälterdeckel abnehmen, die Membran herausnehmen und gegebenenfalls Flüssigkeit bis zur Höchststandmarkierung nachfüllen.

ANMERKUNG

○*Den Flüssigkeitsstand während des Entlüftungsvorganges mehrmals kontrollieren und gegebenenfalls korrigieren. Wenn bei der Entlüftung die Flüssigkeit im Behälter ganz verbraucht wird, muss die Entlüftung von Anfang an wiederholt werden, weil dann Luft in der Leitung eingeschlossen ist.*

- Einen durchsichtigen Kunststoffschlauch an das Entlüftungsventil des Vorderrad-Bremssattels anschließen und das andere Schlauchende in einen Behälter hängen.
- Bei abgenommenem Bremsflüssigkeitsbehälterdeckel den Bremshebel langsam mehrmals pumpen, bis keine Luftblasen mehr aus den Bohrungen am Boden des Bremsflüssigkeitsbehälters austreten. Dadurch wird der Hauptbremszylinder am Ende der Leitung entlüftet.
- Den Handbremshebel mehrmals pumpen, bis starker Widerstand spürbar wird. Dann den Handbremshebel gezogen halten und das Entlüftungsventil kurz öffnen (gegen den Uhrzeigersinn drehen) und wieder schließen. Dann den Handbremshebel freigeben. Diese Schritte wiederholen, bis keine Luftblasen mehr im Kunststoffschlauch zu sehen sind.



A. Den Bremshebel betätigen und halten.

B. Das Entlüftungsventil kurz öffnen und schließen.

C. Den Bremshebel freigeben.

- Nach Abschluss des Entlüftungsvorganges sicherstellen, dass der Flüssigkeitsstand zwischen der Höchst- und Mindeststand-Markierung liegt.
- Die Membran einsetzen und den Behälterdeckel schließen.
- Das Entlüftungsventil mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

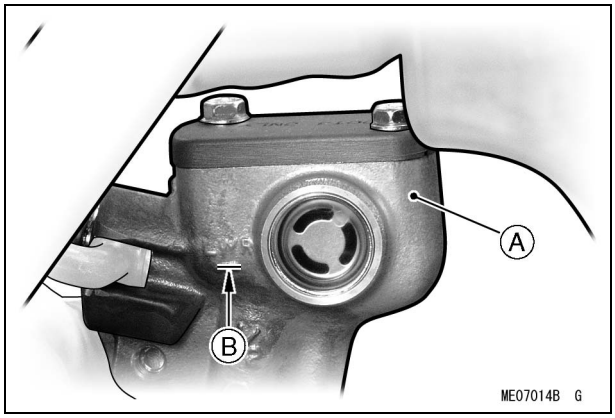
Anzugsmoment :
7,8 Nm (0,80 kgf·m)

- Die Bremse einige Sekunden lang kräftig betätigen und dabei die Anschlussstellen der Anlage auf Flüssigkeitslecks überprüfen.

Bremsflüssigkeit hinten

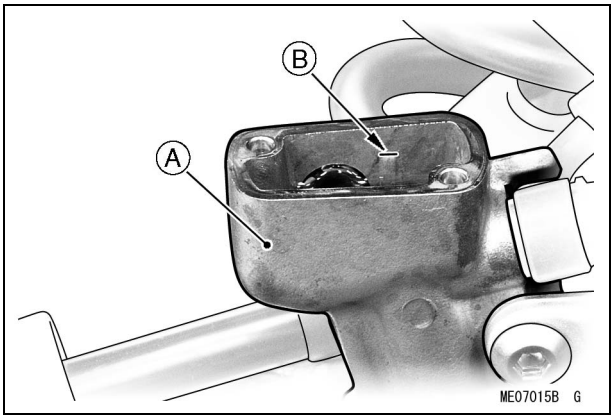
Bremsflüssigkeitsstandkontrolle hinten

- Bei waagrechtem Hinterrad-Bremsflüssigkeitsbehälter muss sich der Flüssigkeitsstand über der Mindeststand-Markierung befinden.



A. Hinterrad-Bremsflüssigkeitsbehälter
B. Mindeststand-Markierung

- Falls der Bremsflüssigkeitsstand unter der Mindeststand-Markierung am Bremsflüssigkeitsbehälter liegt, die Hinterrad-Bremsleitungen auf Undichtigkeiten untersuchen und den Behälter auffüllen.
- Den Behälterdeckel abnehmen, die Membran herausnehmen und dann den Behälter bis zur Höchststand-Markierung mit Bremsflüssigkeit der Sorte DOT 4 auffüllen.



A. Hinterrad-Bremsflüssigkeitsbehälter
B. Höchststand-Markierung

- Den Fußbremshebel mehrere Male betätigen.
- Fühlt sich der Bremshebel schwammig an, könnte dies ein Hinweis auf Luft in der Bremsanlage sein.
- Bei Bedarf die hintere Bremsleitung entlüften.
- Außerdem auf Undichtigkeiten an den Anschlüssen untersuchen.

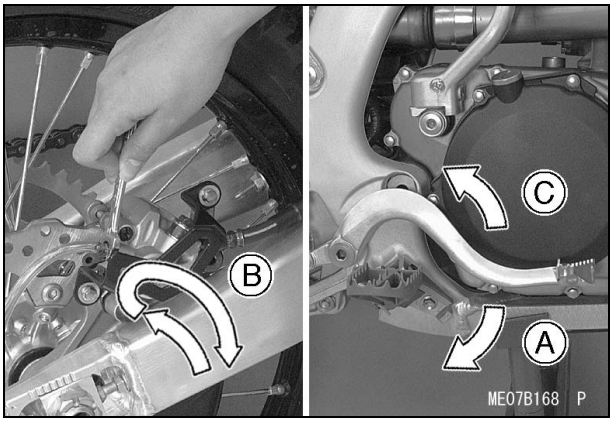
Hinterrad-Bremsanlage entlüften

- Den Behälterdeckel abnehmen, die Membran herausnehmen und gegebenenfalls Flüssigkeit bis zur Höchststandmarkierung nachfüllen.

ANMERKUNG

○*Den Flüssigkeitsstand während des Entlüftungsvorganges mehrmals kontrollieren und gegebenenfalls korrigieren. Wenn bei der Entlüftung die Flüssigkeit im Behälter ganz verbraucht wird, muss die Entlüftung von Anfang an wiederholt werden, weil dann Luft in der Leitung eingeschlossen ist.*

- Einen durchsichtigen Schlauch an das Entlüftungsventil des Hinterrad-Bremssattels anschließen und das andere Schlauchende in einen Behälter hängen.
- Bei abgenommenem Behälterdeckel den Fußbremshebel mehrmals langsam betätigen, bis keine Luftblasen mehr aus den Bohrungen am Boden des Bremsflüssigkeitsbehälters austreten. Dies bewirkt die Entlüftung des Hinterrad-Hauptbremszylinders.
- Den Fußbremshebel mehrmals pumpen, bis starker Widerstand spürbar wird. Dann den Fußbremshebel gedrückt halten und das Entlüftungsventil kurz öffnen (gegen den Uhrzeigersinn drehen) und wieder schließen. Dann den Fußbremshebel freigeben. Diese Schritte wiederholen, bis keine Luftblasen mehr in den Kunststoffschlauch aufsteigen.



A. Den Fußbremshebel betätigen und halten.

B. Das Entlüftungsventil kurz öffnen und schließen.

C. Den Fußbremshebel freigeben.

- Nach dem Entlüften den Flüssigkeitsstand kontrollieren.
- Die Membran einsetzen und den Behälterdeckel schließen.
- Das Entlüftungsventil mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment :
7,8 Nm (0,80 kgf·m)

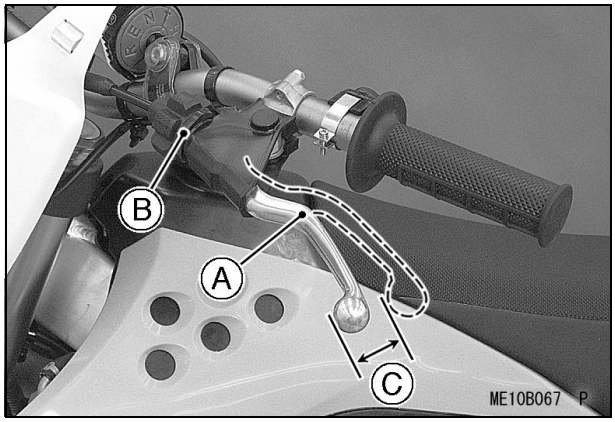
- Die Bremse einige Sekunden lang kräftig betätigen und dabei die Anschlussstellen der Anlage auf Flüssigkeitslecks überprüfen.

Kupplungshebel und Kupplungszug

Prüfung des Kupplungshebelspiels

- Sicherstellen, dass der Kupplungshebel das vorgeschriebene Spiel besitzt, wie in der Abbildung gezeigt.

Kupplungshebelspiel:
8 – 13 mm



A. Kupplungshebel

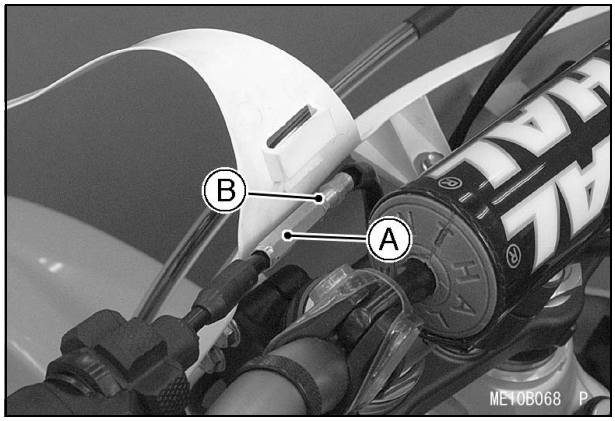
B. Einsteller

C. 8 – 13 mm

- Bei falschem Warmstarthebelspiel das Spiel korrigieren.

Einstellung des Kupplungshebelspiels

- Einsteller drehen, bis der Kupplungshebel ein Spiel von 8 – 13 mm hat.
- Ist dies nicht möglich, die Einstellung über den Einsteller in der Mitte des Seilzugs wie folgt vornehmen.
- Den Einsteller ganz hineindrehen.
- Die Staubabdeckung zurückschieben.
- Die Sicherungsmutter in der Mitte (oben) des Kupplungsseilzuges lösen und die Einstellmutter drehen, bis das Kupplungshebelspiel 8 – 13 mm beträgt.



A. Einsteller

B. Sicherungsmutter

- Die Kontermutter festziehen und die Staubabdeckung wieder an die alte Position schieben.

ANMERKUNG

○*Nach der Einstellung den Motor starten und sicherstellen, dass die Kupplung nicht rutscht und ordnungsgemäß ausrückt.*

○*Kleinere Korrekturen am Einsteller des Kupplungshebels vornehmen.*

Antriebskette

Prüfung des Antriebskettendurchhangs und der Radspur

- Das Motorrad auf den Seitenständer stellen.
- Die Antriebskette auf den vorgeschriebenen Durchhang überprüfen und dass die Kerbe am linken und rechten Schwingenarm auf die gleiche Einstellungsmarkierung zeigt.

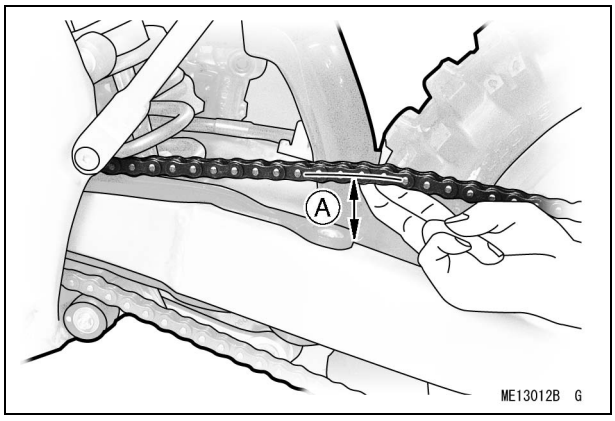
⚠ ACHTUNG

Eine falsche Radspur hat übermäßigen Verschleiß zur Folge und gefährdet die Fahrsicherheit.

- Das Hinterrad vom Boden abheben und drehen, um die Stelle der höchsten Kettenspannung zu ermitteln (die Kette verschleißt ungleichmäßig).
- Die Antriebskette in der Mitte der oberen Kettenschiene nach oben drücken, um den Kettendurchhang zu messen. Der Abstand zwischen Kette und Schwinge (am Ende der Kettenschiene) sollte 52 – 58 mm betragen.

Antriebskettendurchhang:

52 – 58 mm



A. 52 – 58 mm

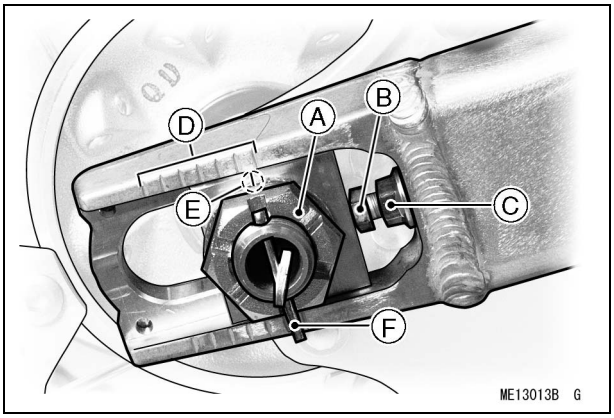
- Bei unvorschriftsmäßigem Durchhang die Antriebskette einstellen.

⚠ ACHTUNG

Eine Kette, die reißt oder von den Kettenrädern springt, kann das Kettenrad am Motor beschädigen oder das Hinterrad blockieren. Schäden am Motorrad und ein Verlust der Fahrzeugkontrolle wären die Folge.

Einstellen des Antriebskettendurchhangs

- Die Sicherungsmuttern am rechten und linken Ketteneinsteller lockern.
- Den Splint entfernen und die Hinterachsmutter lockern.



A. Hinterrad-Achsenmutter

B. Ketteneinstellschraube

C. Sicherungsmutter für Ketteneinsteller

D. Markierungen

E. Kerbe

F. Splint

- Bei zu lockerer Kette die rechte und linke Ketteneinstellschraube gleichmäßig herausdrehen.
- Bei zu straff sitzender Kette die rechte und linke Ketteneinstellschraube gleichmäßig hineindrehen.
- Beide Ketteneinstellschrauben gleichmäßig herausdrehen, bis der vorgeschriebene Kettendurchhang resultiert. Damit Kette und Rad korrekt ausgerichtet sind, müssen die Kerben der Ketteneinsteller auf die gleichen Markierungen an jeder Seite der Schwinge ausgerichtet werden.

ANMERKUNG

○*Die Radspur kann auch mit einem Richtlineal oder mittels Seilmethode überprüft werden.*

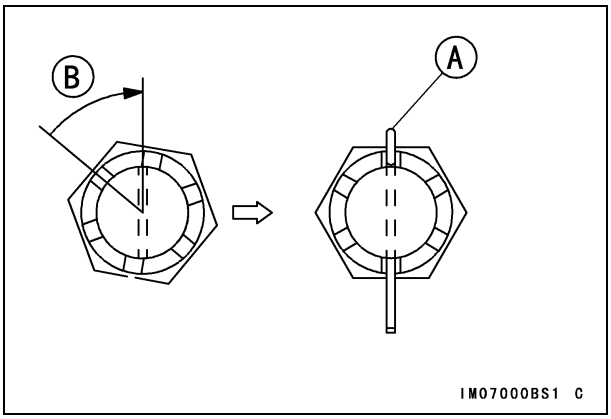
- Die Sicherungsmuttern beider Ketteneinsteller festziehen.
- Die Hinterachsmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment :
110 Nm (11,2 kgf·m)

- Rad drehen, Kettendurchhang erneut in der am stärksten gespannten Position messen und bei Bedarf nachstellen.
- Einen neuen Splint einsetzen.

ANMERKUNG

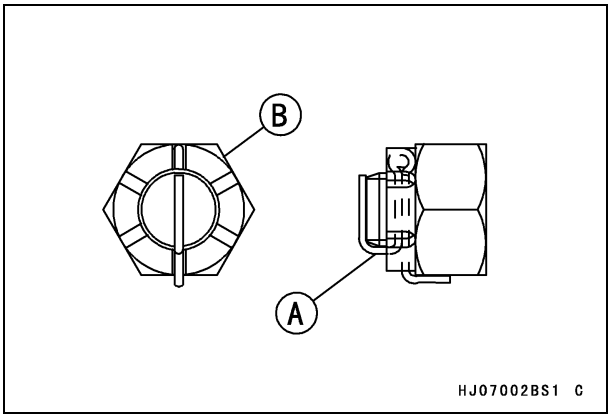
○*Beim Einsetzen des Splints die Mutter bis zur nächsten Passung im Uhrzeigersinn anziehen, wenn die Schlitze in der Mutter nicht auf die Splintbohrung der Achse ausgerichtet sind.*
○*Die Verstellung sollte maximal 30 Grad betragen.*
○*Wenn der Schlitz über die nächstgelegene Bohrung hinaus verstellt ist, die Mutter lockern und wieder festziehen.*



A. Splint

B. Im Uhrzeigersinn drehen

- Den Splint über der Mutter auseinander biegen.



A. Splint

B. Mutter

⚠ ACHTUNG

Wenn die Achsmutter des Hinterrads nicht fest angezogen oder der Splint nicht eingesetzt ist, kann es zu Gefahrensituationen während der Fahrt kommen.

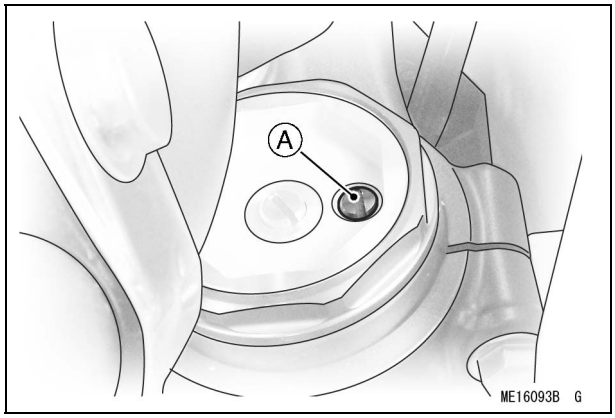
- Die Wirksamkeit der Hinterradbremse prüfen.

Vorderradgabel

Luftdruckeinstellung

Der Standardluftdruck der Gabelbeine ist der **Umgebungsluftdruck.** Da der Luftdruck in den Gabelbeinen im Verlauf des normalen Betriebs zunimmt, wird die Gabelfederung steifer.

- Das Vorderrad mit einem Heber (Spezialwerkzeug) vom Boden abheben.
- Die Schraube an den beiden Vorderradgabel -Basisventileinheiten herausdrehen, um den Luftdruckausgleich zu ermöglichen. Dann die Schrauben wieder hineindrehen.



A. Schraube

Einstellung der Druckstufendämpfung

- Die Position der Druckstufendämpfungseinsteller auf der Oberseite der Gabelrohre prüfen.

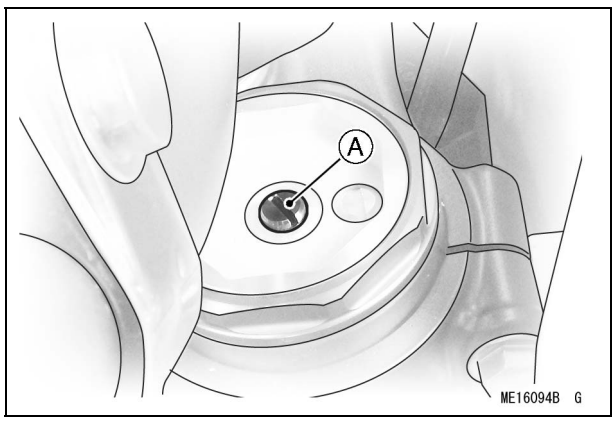
Normale Druckstufendämpfung:

Ausführung für Australien

11 Klicks (gegen den Uhrzeigersinn aus der Endposition)

Ausführung für Europa

12 Klicks (gegen den Uhrzeigersinn aus der Endposition)



A. Druckstufendämpfungseinsteller

- Zur Einstellung der Druckstufendämpfung den Einsteller an beiden Vorderradgabel-Basisventileinheiten mit einem Flachkopfschraubendreher drehen. Die Druckstufendämpfung auf den Normalwert einstellen.

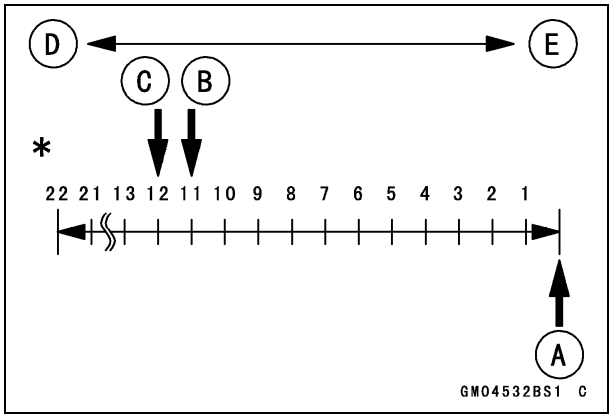
VORSICHT

Linker und rechter Gabelholm müssen gleich eingestellt werden.

VORSICHT

Den Druckstufendämpfungseinsteller nicht gewaltsam hinter die Endposition stellen. Eine Beschädigung des Einstellmechanismus könnte die Folge sein.

Einstellungen der Druckdämpfung



A. Anschlagstellung
(Einsteller vollständig im Uhrzeigersinn gedreht)
B. Standardeinstellung für Ausführung für Australien
C. Standardeinstellung für Ausführung für Europa
D. Weicher (gegen den Uhrzeigersinn)
E. Härter (im Uhrzeigersinn)

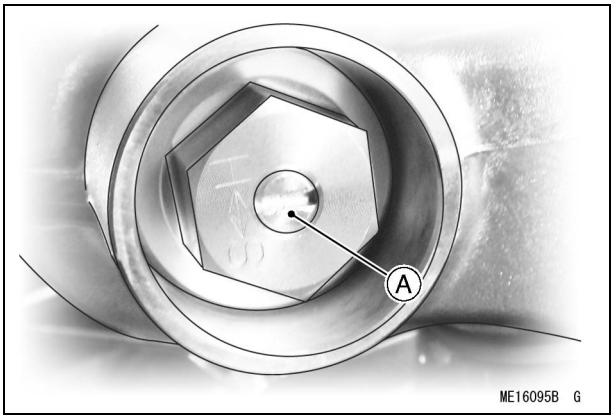
*: Mögliche Anzahl der Drehungen gegen den Uhrzeigersinn -22 Rasten oder mehr.

Einstellung der Zugstufendämpfung

- Die Unterseite der Gabelbeinrohre säubern.
- Die Kappen an der Unterseite der Gabelbeinrohre entfernen.
- Die Position der Zugstufendämpfungseinsteller auf der Unterseite der Gabelbeinrohre prüfen.

Normale Zugstufendämpfung:

13 Klicks (gegen den Uhrzeigersinn aus der Endposition)



A. Einsteller der Zugstufendämpfung

- Zum Einstellen der Zugstufendämpfung den Einsteller an den beiden Gabelzylinderventilen mit einem Schlitzschraubendreher drehen. Die Zugstufendämpfung auf den Normalwert einstellen.

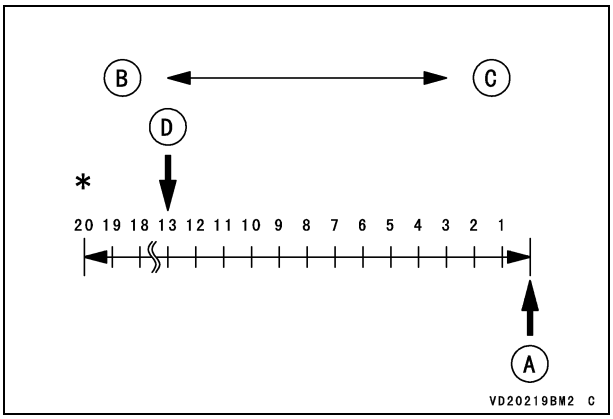
VORSICHT

Linker und rechter Gabelholm müssen gleich eingestellt werden.

VORSICHT

Den Zugstufendämpfungseinsteller nicht gewaltsam hinter die Endposition stellen. Eine Beschädigung des Einstellmechanismus könnte die Folge sein.

Einstellungen der Zugstufendämpfung



A. Anschlagstellung
(Einsteller vollständig im Uhrzeigersinn gedreht)
B. Weicher (gegen den Uhrzeigersinn)
C. Härter (im Uhrzeigersinn)
D. Standardeinstellung

*: Mögliche Anzahl der Drehungen gegen den Uhrzeigersinn -20 Rasten oder mehr.

- Die Kappen an der Unterseite der Gabelbeinrohre einsetzen.

Hinterrad-Stoßdämpfer

Einstellung der Zugstufendämpfung

- Die Zugstufendämpfungseinstellung am unteren Ende des Hinterrad-Stoßdämpfers kontrollieren.

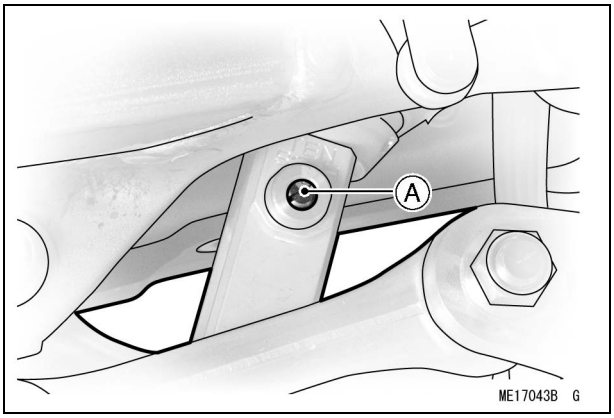
Normale Zugstufendämpfung:

Ausführung für Australien

10 Klicks (gegen den Uhrzeigersinn aus der Endposition)

Ausführung für Europa

11 Klicks (gegen den Uhrzeigersinn aus der Endposition)



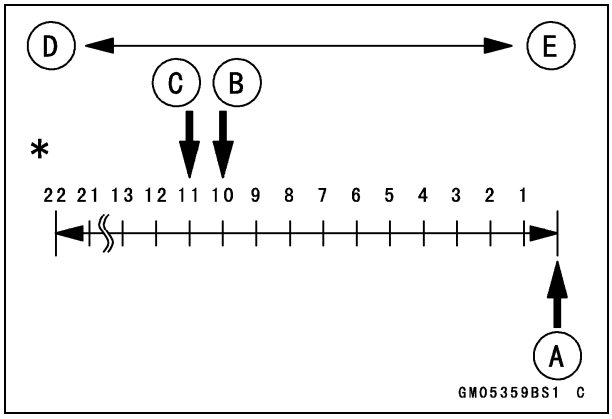
A. Einsteller der Zugstufendämpfung

- Zur Einstellung der Zugstufendämpfung des Schwingenstoßdämpfers den Einsteller der Zugstufendämpfung unten am Schwingenstoßdämpfer mit einem Flachkopfschraubenzieher drehen. Die Zugstufendämpfung auf den Normalwert einstellen.

VORSICHT

Den Zugstufendämpfungseinsteller nicht gewaltsam hinter die Endposition stellen. Eine Beschädigung des Einstellmechanismus könnte die Folge sein.

Einstellungen der Zugstufendämpfung



A. Anschlagstellung
(Einsteller vollständig im Uhrzeigersinn gedreht)

B. Standardeinstellung für Ausführung für Australien

C. Standardeinstellung für Ausführung für Europa

D. Weicher (gegen den Uhrzeigersinn)

E. Härter (im Uhrzeigersinn)

*: Mögliche Anzahl der Drehungen gegen den Uhrzeigersinn -22 Rasten oder mehr.

Einstellung der Druckstufendämpfung

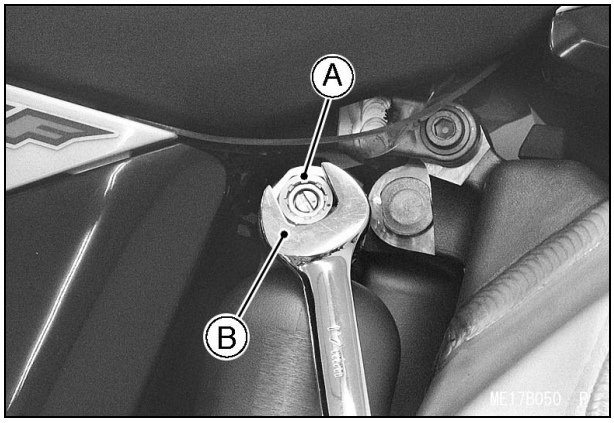
Es gibt zwei Einstellungen, die am Gasbehälter des Hinterrad-Stoßdämpfers vorgenommen werden können.

- Die Position der Druckstufendämpfungseinsteller für hohe und für niedrige Geschwindigkeit am Gasbehälter oben am Hinterrad -Stoßdämpfer kontrollieren.

Normale Einstellung der Druckstufendämpfung für hohe Geschwindigkeit:

1 1/2 Umdrehungen heraus (gegen den Uhrzeigersinn aus der vollständig hinein gedrehten Position)

- Zur Einstellung der Druckstufendämpfung für hohe Geschwindigkeit den Einsteller mit einem Schlüssel im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen für maximale Dämpfung.
- Den Einsteller gegen den Uhrzeigersinn drehen, um die Dämpfung nach Bedarf zu verringern. Die Druckstufendämpfung für hohe Geschwindigkeit auf den Normalwert einstellen.



A. Druckstufendämpfungseinsteller für hohe Geschwindigkeit

B. Schlüssel

VORSICHT

Den Druckstufendämpfungseinsteller nicht gewaltsam hinter die Endposition stellen. Eine Beschädigung des Einstellmechanismus könnte die Folge sein.

Normale Einstellung der Druckstufendämpfung für hohe Geschwindigkeit:

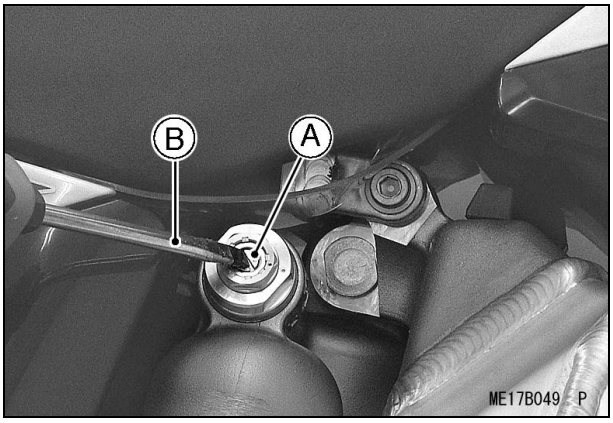
Ausführung für Australien

12 Klicks (gegen den Uhrzeigersinn aus der Endposition)

Ausführung für Europa

11 Klicks (gegen den Uhrzeigersinn aus der Endposition)

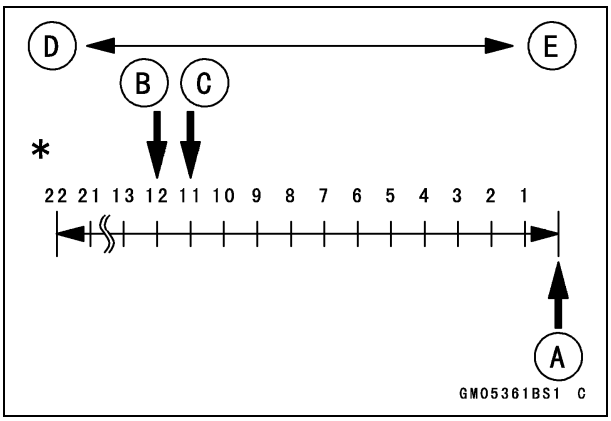
- Zur Einstellung der Druckstufendämpfung für niedrige Geschwindigkeit den Einsteller mit einem Schraubendreher im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen für maximale Dämpfung.
- Den Einsteller gegen den Uhrzeigersinn drehen, um die Dämpfung nach Bedarf zu verringern. Die Druckstufendämpfung für niedrige Geschwindigkeit auf den Normalwert einstellen.



A. Druckstufendämpfungseinsteller für niedrige Geschwindigkeit

B. Schraubenzieher

Einstellungen der Druckstufendämpfung für niedrige Geschwindigkeit



A. Anschlagstellung

(Einsteller vollständig im Uhrzeigersinn gedreht)

B. Standardeinstellung für Ausführung für Australien

C. Standardeinstellung für Ausführung für Europa

D. Weicher (gegen den Uhrzeigersinn)

E. Härter (im Uhrzeigersinn)

*: Mögliche Anzahl der Drehungen gegen den Uhrzeigersinn -22 Rasten oder mehr.

Reifenluftdruck

- Um Flachstellenbildung während des Transports zu vermeiden, wurden die Reifen mit Absicht zu stark aufgepumpt. Den Reifenluftdruck vorn und hinten auf den vorgeschriebenen Wert korrigieren und dann beide Ventilkappen fest aufsetzen.

Reifenluftdruck [kalt]:

Vorderseite:	**100 kPa (1,0 kgf/cm²)**
Hinten:	**100 kPa (1,0 kgf/cm²)**

Kraftstoff

⚠ ACHTUNG

Beim Tanken auf gute Belüftung achten und sicherstellen, dass sich weder Funken noch Flammen in der Nähe befinden.

- Kraftstofftank mit ca. vier Litern bleifreiem Benzin füllen.
- Das Benzin sollte entsprechend den jeweiligen Landesgesetzen eine niedrige Research Oktanzahl (RON) haben. Siehe nachfolgende Tabelle.

Andere Modelle

Oktanzahlbestimmung	Minimum
Research-Oktanzahl (ROZ)	95

- Den Kraftstofftankdeckel schließen und auf Undichtigkeiten prüfen.

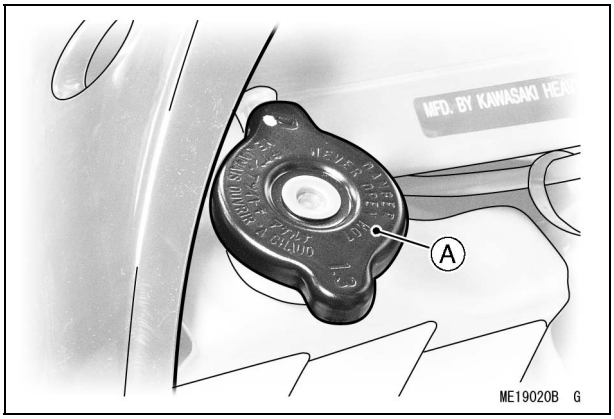
Kühlmittel

ANMERKUNG

○*Das werksseitig eingefüllte Kühlmittel ist grün gefärbt und enthält 50% Dauerfrostschutzmittel auf Ethylen-Glykol-Basis mit einem Gefrierpunkt von –35°C.*

Kühlmittelstandkontrolle

- Das Motorrad leicht nach links lehnen, bis der Kühlerdeckel mit dem Boden parallel ist.
- Den Kühlerdeckel in zwei Schritten abnehmen.
- Zunächst den Kühlerdeckel bis zum ersten Anschlag gegen den Uhrzeigersinn drehen und einige Sekunden warten.
- Dann den Kühlerdeckel eindrücken und weiterdrehen, bis er sich abnehmen lässt.

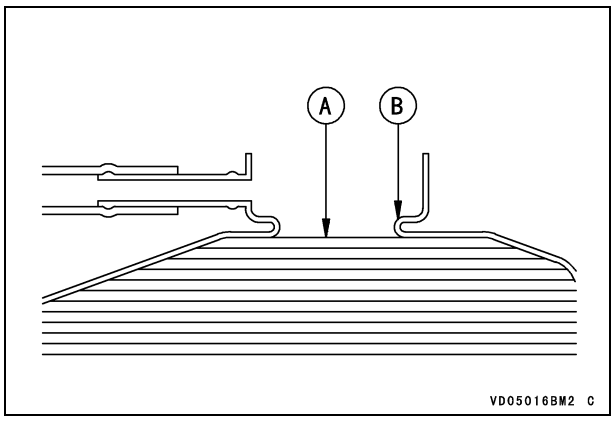


A. Kühlerdeckel

- Den Kühlmittelstand im Kühler prüfen. Das Kühlmittel sollte bis zur Unterkante der Kühlereinfüllstutzens reichen.

ANMERKUNG

○*Den Kühlmittelstand bei kaltem Motor (Raum- oder Umgebungstemperatur) prüfen.*



A. Kühlmittelstand

B. Einfüllstutzen

- Bei zu niedrigem Kühlmittelstand Kühlmittel bis zur Unterkante des Einfüllstutzens nachfüllen.
- Den Kühlerdeckel einsetzen.

Motoröl (4-taktöl)

Bedingt durch das Halbtrockensumpf -Schmiersystem schwankt die Ölstandanzeige am Ölstandkontrollfenster entsprechend der Motorradstellung und der Drehzahl beim Abschalten des Motors. Um eine einwandfreie Messung des Motorölstands zu gewährleisten, die Prozedur im Abschnitt Ölstandkontrolle genau befolgen.

Während der Montage und Vorbereitung anhand der folgenden Prozeduren prüfen, dass der Motorölstand korrekt ist.

ANMERKUNG

○*Der Motor wurde werkseitig mit Motoröl der Sorte 10W-40 gefüllt. Vor dem Gebrauch sind Ölablassen und -einfüllen NICHT NOTWENDIG. Lediglich den Ölstand kontrollieren und die Ablaufschraube auf festen Sitz prüfen.*

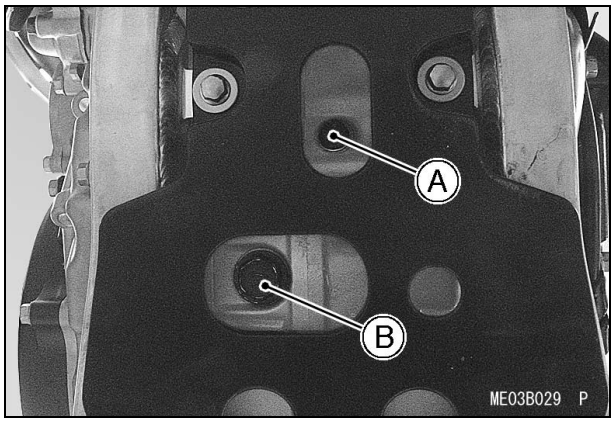
Anzugsmoment der Motoröl -Ablaufschrauben:

Ölsumpf-Ablaufschraube auf der Getriebeseite:

7,0 Nm (0,71 kgf·m)

Ölsumpf-Ablaufschraube auf der Kurbelgehäuseseite:

20 Nm (2,0 kgf·m)



A. Ölsumpf-Ablaufschraube auf der Getriebeseite

B. Ölsumpf-Ablaufschraube auf der Kurbelgehäuseseite

- Das Motorrad auf die Räder stellen, von vorne nach hinten und seitlich eben ausrichten und dabei den Ölstand kontrollieren. Steht das Motorrad eben, sollte der Ölstand zwischen der Min.- und Max.-Markierung am Kupplungsdeckel stehen.

ANMERKUNG

○*Wenn das Motorrad nur leicht um ein paar Grad zur Seite geneigt ist, kann der im Ölstandkontrollfenster angezeigte Ölstand schon stark abweichen. Deshalb darauf achten, dass das Motorrad bei der Ölstandkontrolle aufrecht steht.*

Motorölstand überprüfen

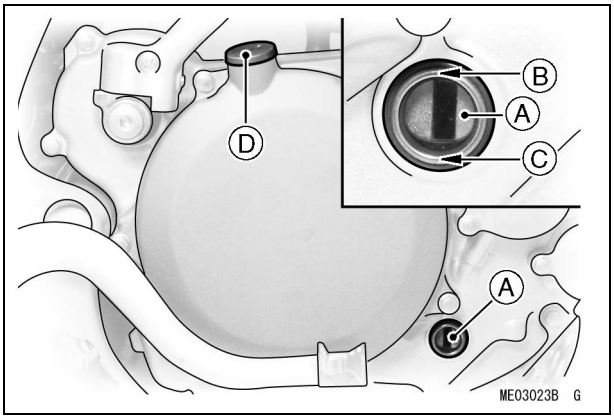
- Wenn im Ölstandkontrollfenster kein Öl sichtbar ist, das Motorrad leicht nach rechts neigen, bis Öl zu sehen ist und das Motorrad wieder aufrichten. Ist auch bei stark geneigtem Motorrad kein Öl zu sehen, beide Ölablaufschrauben entfernen, um restliches Öl aus dem Kurbelgehäuse und Getriebe abzulassen, die Ablaufschrauben wieder installieren und die vorgeschriebene Ölmenge einfüllen.
- Wenn bei geneigter Maschine Öl im Ölstandkontrollfenster sichtbar ist, aber nicht, wenn sie senkrecht steht, muss der Ölstand nach dem Laufen lassen des Motors überprüft werden.

VORSICHT

Das Betreiben des Motors ohne Öl verursacht schwere Motorschäden.

Überprüfen des Motorölstands

- Nach dem Überprüfen, dass Öl im Motor vorhanden ist, den Motor starten, ein paar Minuten lang im Leerlauf laufen lassen und wieder abstellen. DEN MOTOR NICHT AUFHEULEN LASSEN UND NICHT BEI HOHER DREHZAHL ABSTELLEN. Das kann dazu führen, dass im Kurbelraum und in der Motoroberseite viel Öl zurückbleibt, und dadurch eine falsche Ölstandanzeige verursachen.
- Das Motorrad mehrere Minuten lang senkrecht auf die Räder stellen und warten, bis das Öl sich gesetzt hat. Bei aufrecht stehendem Motorrad den Motorölstand am Ölstandkontrollfenster unten rechts am Motor prüfen. Der Motorölstand sollte zwischen der oberen und unteren Markierung am Kontrollfenster liegen.



A. Ölstandschauglas
B. Höchststand-Markierung
C. Mindeststand-Markierung
D. Öleinfülldeckel

- Bei zu hohem Ölstand das überschüssige Öl mit einem Saugheber oder einem anderen geeigneten Gerät durch den Öleinfüllstutzen absaugen.
- Falls der Ölstand zu niedrig ist, Öl bis zum vorgeschriebenen Stand nachfüllen. Nur Öl des gleichen Typs und der gleichen Marke verwenden, das sich bereits im Motor befindet.
- Den Einfüllschraubverschluss handfest zudrehen und überprüfen, dass der O-Ring richtig sitzt.

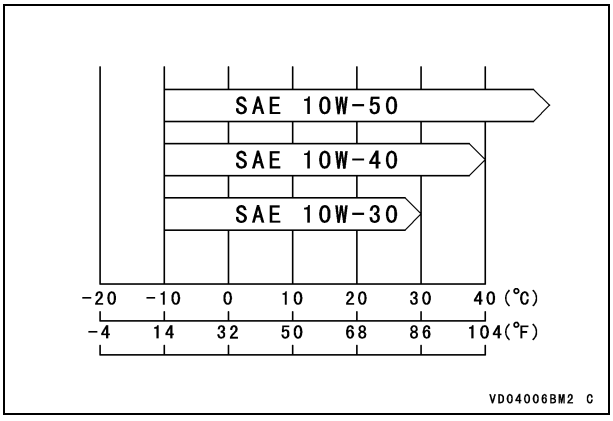
Empfohlenes Motoröl

Castrol "Power 1 R4 Racing" SAE 5W-40	
Sorte:	**API SG, SH, SJ oder SL mit JASO MA, MA1 oder MA2**
Viskosität:	**SAE 10W-30, 10W-40, 10W-50**
Füllmenge:	**0,96 l**
	[ohne Filterwechsel]
	0,98 l
	[mit Filterwechsel]

Unter Umständen muss die Ölviskosität entsprechend den Klimabedingungen im jeweiligen Fahrgebiet angepasst werden.

ANMERKUNG

○*Dem Öl keine chemischen Zusatzstoffe beimischen. Öl, das die oben genannten Anforderungen erfüllt, ist vollständig und liefert für Motor und Kupplung eine ausreichende Schmierung.*



Gasdrehgriff und Gaszug

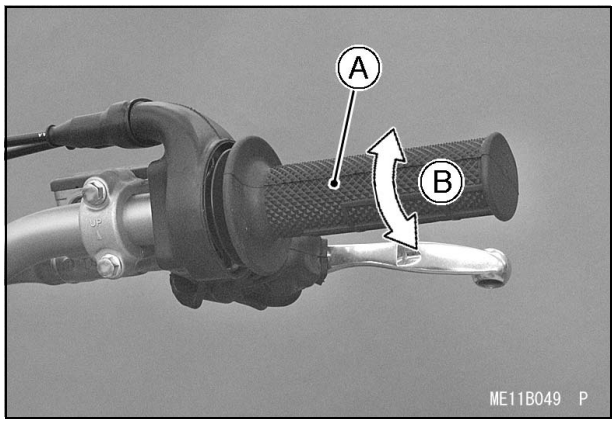
Prüfung des Gaszugspiels am Gasdrehgriff

- Das Gaszugspiel am Gasdrehgriff kontrollieren. Bei falschem Gaszugspiel den Gaszug einstellen.

Gaszugspiel am Gasdrehgriff:

2 – 3 mm

- Der Gasdrehgriff muss sich leichtgängig drehen lassen und die Drosselklappe muss schnell und vollständig in allen Lenkerpositionen durch die Rückstellfeder wieder geschlossen werden. Falls der Gasdrehgriff nicht ordnungsgemäß in Ausgangsstellung zurückkehrt, die Gaszugführung und den Zustand der Gaszüge sowie das Gasdrehgriffspiel überprüfen. Anschließend den Gaszug schmieren.



A. Gasdrehgriff

B. 2 – 3 mm

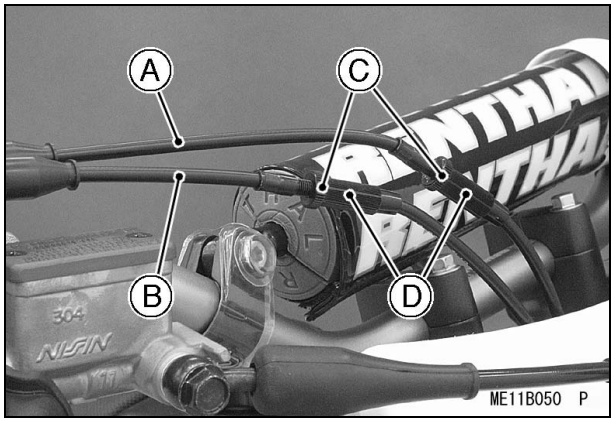
- Den Motor im Leerlauf drehen lassen. Den Lenker ganz nach rechts und links einschlagen und sicherstellen, dass die Leerlaufdrehzahl konstant bleibt. Wenn die Leerlaufdrehzahl steigt, das Spiel des Gasdrehgriffs und die Seilzugführung überprüfen.

⚠ ACHTUNG

Ein falsch eingestellter, falsch verlegter oder beschädigter Gaszug kann die Fahrsicherheit stark beeinträchtigen.

Einstellung des Gasdrehgriffspiels

- Beide Kontermuttern der Gaszüge lösen und beide Gaszugeinsteller ganz hineindrehen, um maximales Gasdrehgriffspiel zu erhalten.
- Den Einsteller des Schließzugs so weit herausdrehen, bis bei völlig geschlossenem Gasdrehgriff kein Spiel mehr vorhanden ist. Die Sicherungsmutter richtig festziehen.
- Den Einsteller des Beschleunigungszugs herausdrehen, bis das vorgeschriebene Spiel resultiert. Die Sicherungsmutter richtig festziehen.

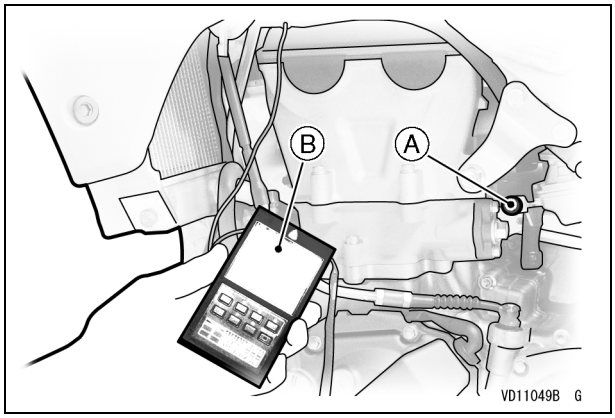


A. Beschleunigungszug
B. Verzögerungszug
C. Kontermuttern
D. Gaszugeinsteller

Einstellen der Leerlaufdrehzahl

- Den Motor starten und warmlaufen lassen.
- Die Leerlaufdrehzahl mit einem hochgenauen Motordrehzahlmesser prüfen.
- Die Leerlaufdrehzahl durch Drehen der Leerlaufeinstellschraube/des Chokeknopfes auf 2.000 U/min einstellen.

Leerlaufdrehzahl: 2.000 U/min



A. Leerlaufeinstellschraube/Chokeknopf
B. Prüfgerät

- Den Gasdrehgriff mehrmals betätigen, um zu kontrollieren, ob die Leerlaufdrehzahl innerhalb der Vorgabe liegt.
- Den Lenker bei Leerlauf des Motors auf beide Seiten drehen. Falls die Leerlaufdrehzahl schwankt, das Gaszugspiel und die Gaszugführung kontrollieren.

⚠ ACHTUNG

Falsch verlegte oder beschädigte Gaszüge können die Fahrsicherheit stark beeinträchtigen.

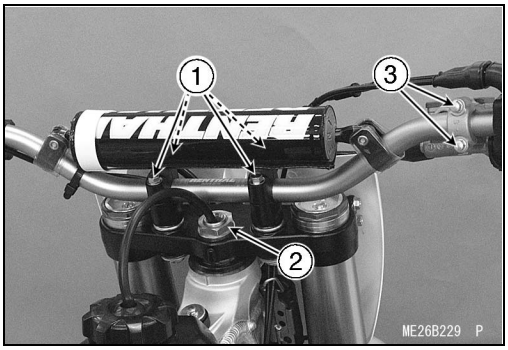
VORSICHT

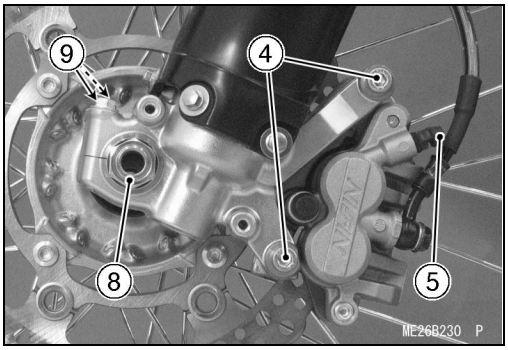
Dieses Motorrad ist ausschließlich für den Wettbewerb konzipiert. Der Kühler ist deshalb nicht mit einem Ausgleichsbehälter oder Lüfter ausgestattet. Längeres laufen lassen des Motors im Leerlauf ohne Luftstrom durch den Kühler kann daher zu Kühlflüssigkeitsverlust und Motorüberhitzung führen und möglicherweise Motorschäden verursachen. Alle Fahrbedingungen, welche die Motortemperatur erhöhen, führen zu einer noch kürzeren Leerlaufzeit, bis ein Kühlflüssigkeitsverlust auftritt. Zu diesen Bedingungen gehören eine hohe Umgebungstemperatur, sandiges oder schlammiges Terrain oder sonstige Bedingungen, die eine hohe Motorlast bei niedriger Geschwindigkeit bewirken. Außerdem führt das übermäßige warm laufen lassen vor dem Betrieb oder Laufenlassen im Leerlauf bei einer hohen Motortemperatur nach dem Betrieb ebenfalls zu einer Überhitzung des Motors.

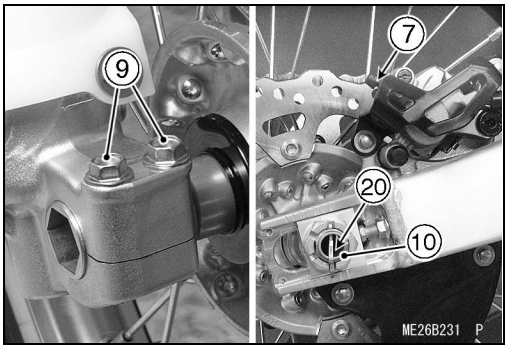
- Den Auspuff auf Lecks prüfen und gegebenenfalls instand setzen.

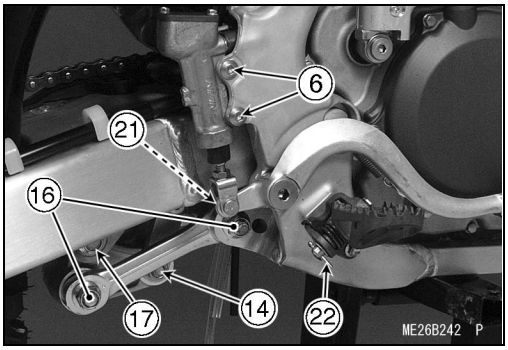
Schraubverbindungskontrolle

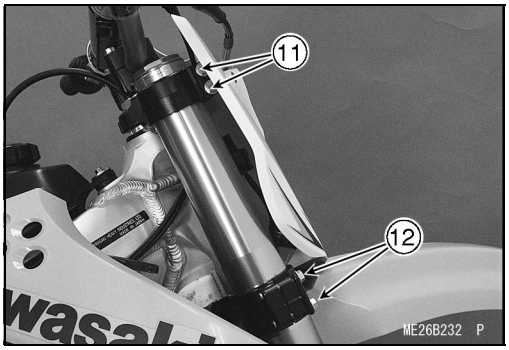
- Die aufgeführten Anzugsmomente gelten nur für Montage- und Vorbereitungsteile. Für eine ausführlichere Liste siehe entsprechendes Werkstatt-Handbuch. Vor dem Ausliefern alle Feststeller, die in der Tabelle aufgeführt sind, auf festen Sitz überprüfen. Außerdem überprüfen, ob alle Splinte und Sicherungsringe an ihrem Platz sind.

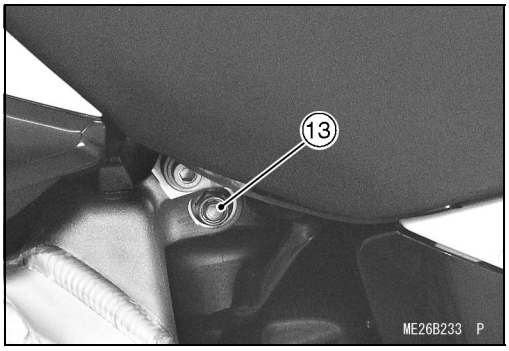


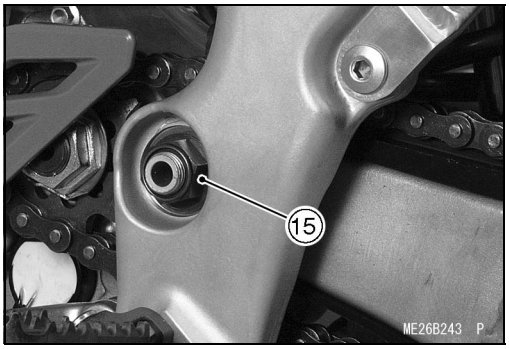


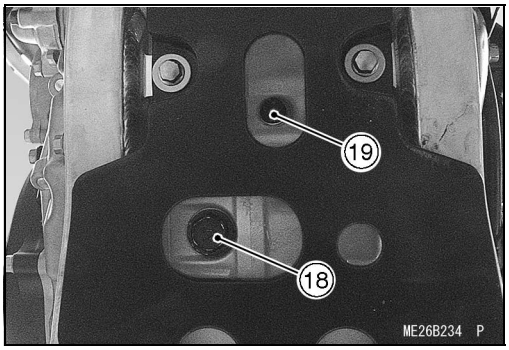












Nr.	Verbindungselement	Anzugsmoment		Anmerkungen
		Nm	kgf·m	
Lenkung				
1	Lenker-Klemmschrauben	25	2,5	O
2	Mutter für Steuerkopf	98	10	
Bremse				
3	Klemmschrauben für vorderen Hauptbremszylinder	8,8	0,90	S
4	Befestigungsschrauben des Vorderrad-Bremssattels	25	2,5	
5	Entlüftungsventil der Vorderradbremse	7,8	0,80	
6	Halteschrauben für hinteren Hauptbremszylinder	10	1,0	
7	Entlüftungsventil der Hinterradbremse	7,8	0,80	
Rad				
8	Mutter der Vorderachse	79	8,1	
9	Vorderachs-Klemmschrauben (links und rechts)	20	2,0	AL
10	Hinterachsmutter	110	11	
Federung				
11	Obere Klemmenschrauben der Vorderradgabel	20	2,0	AL
12	Untere Klemmenschrauben der Vorderradgabel	20	2,0	AL
13	Befestigungsmutter für Hinterrad-Stoßdämpfer (oben)	39	4,0	
14	Befestigungsmutter für Hinterrad-Stoßdämpfer (unten)	34	3,5	
15	Schwingenwellenmutter	98	10	
16	Spurstangenmuttern der Hinterradfederung	59	6,0	O
17	Kipphebelmutter der Hinterradfederung	59	6,0	O
Motoröl-Ablassstopfen				
18	Ölsumpf-Ablassstopfen auf der Kurbelgehäuseseite	20	2,0	
19	Ölsumpf-Ablaufstopfen auf der Getriebeseite	7,0	0,71	
Splint oder Sicherungsring				
20	Hinterrad-Achsmutter-Splint	–	–	
21	Splint für hinteren Hauptbremszylinder	–	–	
22	Fußrasten-Splint (links und rechts)	–	–	

AL: Die beiden Klemmschrauben abwechselnd zweimal anziehen, um ein gleichmäßiges Anzugsmoment sicherzustellen.

O: Mit 2-Takt-Öl ölen.

S: Die vorgesehene Anziehreihenfolge einhalten.
(Zuerst die obere Klemmschraube und dann die untere Klemmschraube anziehen.)

Standardanzugsmoment-Tabelle

In dieser Tabelle wird das Standardanzugsmoment für Schrauben und Muttern im Verhältnis zum Gewindedurchmesser aufgeführt. Verwenden Sie diese Tabelle nur für Schrauben und Muttern, für die kein spezielles Anzugsmoment erforderlich ist. Alle Werte gelten für trockene, mit Lösungsmittel gereinigte Gewinde.

Allgemeine Verbindungselemente:

Gewinde	Anzugsmoment	
Durchm. mm	Nm	kgf·m
5	3,4 – 4,9	0,35 – 0,50
6	5,9 – 7,8	0,60 – 0,80
8	14 – 19	1,4 – 1,9
10	25 – 34	2,6 – 3,5
12	44 – 61	4,5 – 6,2
14	73 – 98	7,4 – 10,0
16	115 – 155	11,5 – 16,0
18	165 – 225	17,0 – 23,0
20	225 – 325	23,0 – 33,0

Probefahrt

- Die Probefahrt-Checkliste durchgehen.

Steuerungszüge: Der Gasseilzug muss in allen Lenkerpositionen unbehindert und frei funktionieren.

Lenkung: Leichtgängig von Anschlag zu Anschlag.

Federung: Funktion vorn und hinten überprüfen.

Motor: Der Kickstarter funktioniert. Der Motor startet einwandfrei. Der Motor spricht gut auf Beschleunigung und Verzögerung an.

Getriebe und Kupplung: Leichtgängiger Betrieb.

Bremsen: Angemessene und gleichmäßige Bremsleistung, kein einseitiges Ziehen.

Motorstoppschalter funktioniert:

Keine ungewöhnlichen Geräusche:

Keine Kraftstoff-, Öl-, Brems-, Kupplungsflüssigkeits- oder Kühlmittellecks:

VORBEREITUNG ABGESCHLOSSEN.

Montage- und Vorbereitungsprüfliste

- Sämtliche Punkte der Montage- und Vorbereitungsprüfliste kontrollieren.

Modellanwendung

Jahr	Modell	Name
2009	KX450E9F	KX450F

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No. 99946-1052-01